2/2017 März | April € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 94

Magazin für Sc… …eegeschichte



U-Boot-Typ VII C in allen Details

8 Seiten mehr! Panorama-Zeichnung zum Ausklappen

USS IOWA

Der ewige Krieger der US Navy



Abukir 1798: Admiral Nelsons Husarenstück gegen Napoleon



Admiral Scheer: Die Tragik des Siegers vom Skagerrak

Neu: Leseserie



Erste Folge: Die *Scharnhorst* 1939 im Atlantikduell

LEGENDEN XXL!

DIE GROSSARTIGE WELT
DES SCHIFFSMODELLBAUS

05.– 09.04.2017
MESSE DORTMUND



WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT

www.intermodellbau.de



liebe Leserinnen und Leser,

Titelthema dieser Ausgabe sind das Schlachtschiff *USS Iowa*, seine Entstehung und beeindruckende Einsatzgeschichte im Zweiten Weltkrieg, im Koreakrieg und schließlich als Trumpf im Kalten Krieg. Jetzt liegt der Meeresgigant als Museumsschiff wie ein Gruß aus vergangenen Tagen im Hafen von Los Angeles, um tatsächlich reaktiviert werden zu können, sollte man es politisch und/oder militärisch für notwendig erachten.

Es ist allerdings nur schwer vorstellbar, dass die *Iowa* heute wieder in See gehen und mit ihren imposanten 40,6-Zentimeter-Geschützen Präsenz zeigen würde – ein anachronistisch anmutendes Bild, denn Schlachtschiffe verortet man eher im Pazifik 1944 oder vor dem Skagerrak 1916.

Genau genommen war „Schlachtschiff" seit dem Bau des britischen *Dreadnought* 1905/06 keine offizielle beziehungsweise amtliche Bezeichnung. Sie waren nach wie vor Großlinienschiffe, zu denen Linienschiffe ebenso zählten wie Große Kreuzer. Erst kurz vor Abschluss des deutsch-britischen Flottenabkommens 1935 begann der Bau der beiden ersten deutschen Schlachtschiffe mit Material, das ursprünglich für das vierte und fünfte Panzerschiff vorgesehen war. Da *Scharnhorst* und *Gneisenau* zwar schnell, gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrages mit einer Hauptartillerie von neun 28-Zentimeter-Geschützen aber verhältnismäßig schwach armiert waren, kann man sie ohne Weiteres auch den Schlachtkreuzern zuordnen.

Die Marineführung erwog den Einbau von sechs 38-Zentimeter-Geschützen, die *Scharnhorst* und *Gneisenau* eindeutiger als Schlachtschiffe ausgewiesen hätten. Doch die dafür notwendigen schiffbaulichen Veränderungen wären zu aufwendig gewesen und hätten sich negativ auf die Stabilität der Schiffe ausgewirkt, die einen waagerechten Panzerschutz gegen Bomben besaßen.

So waren *Bismarck* und *Tirpitz* die ersten wirklichen deutschen Schlachtschiffe, deren Hauptartillerie aus acht 38-Zentimeter-Geschützen bestand und die dadurch stärker waren als im Flottenabkommen festgeschrieben. Alle vier Schiffe zeichnete im Gegensatz zu den US-Schlachtschiffen der *Iowa*-Klasse ein hervorragender Panzerschutz und eine Unterwassereinteilung aus, die sie standfester machte als jedes andere Schiff ihrer Zeit: *Scharnhorst* ging trotz der vielen Granat- und Torpedotreffer bekanntlich mit laufenden Maschinen unter und *Bismarck* erhielt im Mai 1941 zwar zahlreiche Torpedotreffer, ihre Maschinenanlage war bei der Selbstsprengung jedoch noch völlig intakt.

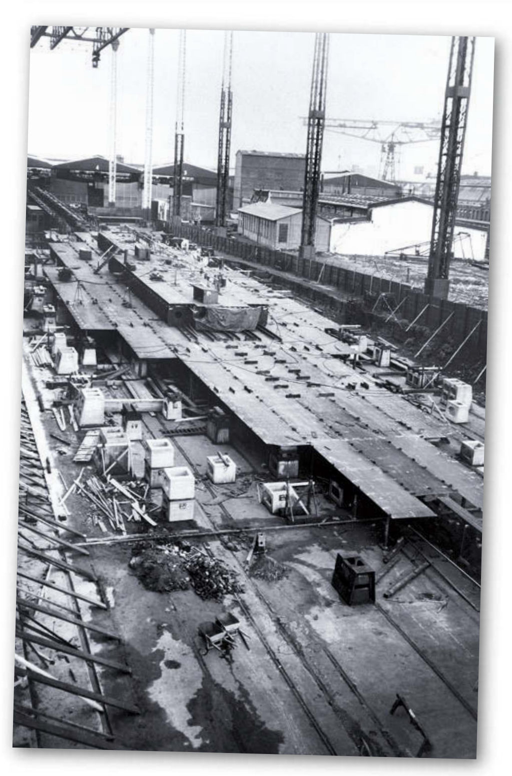
Dass der sogenannte Z-Plan die deutschen Schlachtschiff-Neubauten H bis N mit einer Größe von jeweils 68.000 Tonnen und einer schweren Artillerie von acht 40,6-Zentimeter-Rohren vorsah (weitergehende Schlachtschiff-Planungen mit bis zu acht 50,8-Zentimeter-Geschützen, welche die Kriegsmarine selbst wohl nicht ganz ernst nahm, wurden verworfen), verdeutlicht einmal mehr, dass die Amerikaner mit ihren Schiffen der *Iowa*-Klasse richtig gelegen hatten: 40,6-Zentimeter, kein Millimeter mehr und keiner weniger. Bis heute.

Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Schlachtschiff H („Super-Schlachtschiff") auf der Helling seiner Bauwerft Blohm & Voss in Hamburg. Geplant waren sechs Einheiten, die Arbeiten mussten jedoch kriegsbedingt eingestellt werden

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



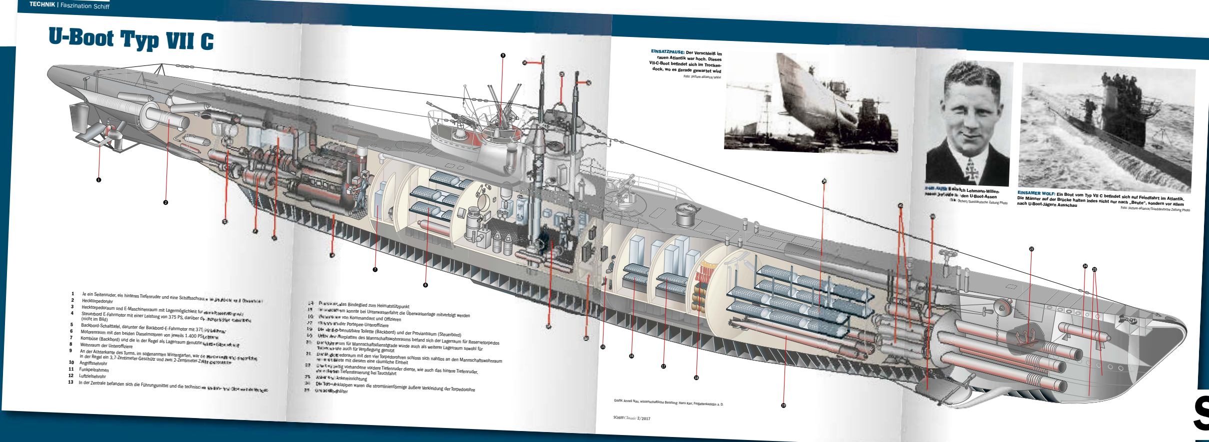
INHALT



SCHLACHTSCHIFF-GIGANT: Die *USS Iowa* bewährte sich im Zweiten Weltkrieg und im Koreakrieg, erst 1990 stellte man sie außer Dienst. Das Foto zeigt sie 1944 vor Admiralty Island bei Alaska

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA









GESCHICHTE | Persönlichkeiten

Ein Leben für die Flotte

Admiral Reinhard Scheer

S. 54





Titelfotos: picture-alliance/arkivi, picture-alliance/CPA Media, INTERFOTO/Hermann Historica, picture-alliance/AP Images, Artists impression: Peter H. Block

▶ **Titelthema**

Titelbild: Die *USS Iowa* feuert 1984 im Karibischen Meer mit ihren 40,6-Zentimeter-Geschützen eine volle Breitseite ab



Fatale Fehleinschätzung

Kreuzerfregatte *Gneisenau* strandet vor Malaga

Das Foto zählt zu einer Reihe von Lichtbildern, die das Schicksal von *SMS Gneisenau* am 16. Dezember 1900 an der Mole Málagas dokumentieren. Seit etwa 1880 repräsentierte die zur *Bismarck*-Klasse gehörende Kreuzerfregatte das Kaiserreich in den Kolonialgebieten. Nach Einsätzen an der ostafrikanischen Küste lag die *SMS Gneisenau*, welche als Schulfschiff diente, bereits am 15. Dezember 1900 vor Málaga, um den dortigen deutschen Botschafter an Bord zu nehmen.

Ungeachtet der örtlichen Wetterwarnungen und des Angebots der Hafenbehörden, wegen der vorherrschenden Schlechtwetterprognose den inneren Hafen aufzusuchen, blieb das Schiff vor der Mole vor Anker. Ein am Morgen des 16. Dezember schnell aufziehender Sturm mit Windstärke 8 ließ die Ankerketten reißen und drückte die manövrierunfähige Fregatte mit aller Wucht auf die Mole. Innerhalb von 20 Minuten sank das Schiff erst bis zur Reling, dann bis zu den Unterrahen. Auch die noch zu Wasser gelassenen Rettungsboote wurden Opfer der Wellen. 41 Crewmitglieder ertranken, darunter 19 Schiffsjungen und der Kapitän.

Bei den vor allem von Augenzeugen der Katastrophe in Gang gesetzten Rettungsmaßnahmen kamen zwölf Málagueños ums Leben – doch konnten etliche Seeleute, die im Wasser trieben oder in der Takelage des sinkenden Schiffes ausharrten, durch den beherzten Einsatz der Bürger Málagas gerettet werden. *Ellen Wagner*

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst





Die hochmoderne Schleswig-Holsteinische Flottille (auch Flotte oder Marine) stand am Übergang vom Segel zum Dampf und von Holz zu Eisen. Lithografie von Lüder Arenhold

Foto: Sammlung GSW

Foto: picture-alliance/Usis-Dite/Leemage

Serie Deutsche Schiffe

Die Schleswig-Holsteinische Flottille

Vom Segelschiff zum Dampfkriegsschiff

Ähnlich wie die Hamburger Flotte konnte die Schleswig-Holsteinische Marine nicht planmäßig aufgebaut, sondern musste aus vorhandenen Fahrzeugen zusammengestellt werden. Dennoch gelang es in verhältnismäßig kurzer Zeit, eine zwar kleine, aber moderne Flotte zu schaffen, zu der auch ein U-Boot hätte hinzustoßen sollen („Brandtaucher"), das allerdings bei Tauchversuchen sank.

Als erstes Schiff stellten die Schleswig-Holsteiner 1831 den dänischen zweimastigen Rahsegelschoner *Elben* in Dienst, nachdem sich der dänische Kommandant mit seiner Besatzung für die Kieler Regierung entschieden hatte. Die *Elben* wurde als Schulschiff für den Offiziernachwuchs eingesetzt.

Flaggschiff war das frühere Paketdampfboot *Bonin*, das 1833 als *Vulkan* in Dienst gestellt worden und vorübergehend bei den Dänen als *Christian VII.* gefahren war. Mit je einer 84- und 64-pfündigen Kanone sowie zwei 20-pfündigen Bombenkanonen bewaffnet, besaß der Raddampfer auch eine Takelage: Bei langen Strecken verließ man sich noch auf das Segel, weil Kohle zur Befeuerung nicht überall erhältlich war und man technische Schwierigkeiten fürchtete. So blieb der Abstand zwischen Schornstein und Masten groß genug, um die Segel nicht zu behindern. Neben einem Ruderboot und besegelten Kanonenbooten verfügte die Schleswig-Holsteinische Marine auch über das 1850 in Kiel fertiggestellte Schraubenkanonenboot *Von der Tann*, das der Volksmund liebevoll „de Schruw" nannte. Auch bei diesem Dreimastgaffelschoner ging die Takelage gut vom Schornstein frei.

Die junge Flotte mit ihren 16 Schiffen, die über die Eider rasch von einer Küste zur anderen gelangen konnten, war von hoher Effizienz geprägt, wie sich im Konflikt mit Dänemark 1849 und 1850 herausstellen sollte. Allerdings lief *Von der Tann* bei einem Gefecht mit überlegenen dänischen Kräften in der Nacht vom 20. zum 21. Juli 1850 in der Neustädter Bucht auf Grund und wurde von der eigenen Besatzung in Brand gesetzt, um das Schiff nicht in feindliche Hände fallen zu lassen. Später konnte das Schraubenkanonenboot wieder eingesetzt werden. *Armin Kern*

Buchtipp

Skagerrak 1916

Ein erstklassiges Werk

Mit 72 Lebensbildern von 36 deutschen und britischen Teilnehmern der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai/1. Juni 1916, vom Matrosen bis zum obersten Befehlshaber, setzt dieser Ausstellungskatalog des Deutschen Marinemuseums Wilhelmshaven Maßstäbe. Das optisch hervorragend gestaltete Buch in Deutsch und Englisch stellt die operativen Ereignisse, aber auch viele Einzelheiten dieser gigantischen Seeschlacht wie Kommunikation, Artillerie oder Sanitätswesen ausgewogen, objektiv und darüber hinaus sehr anschaulich dar. Als deutsch-britische Gemeinschaftsproduktion setzt der Katalog ein Zeichen der Versöhnung und einer gemeinsamen Gefallenenehrung. Absolut empfehlenswert! *Heinrich Walle*



Huck, Stephan (Hrsg.): *Seeschlacht ohne Sieger/The Unfinished Battle. Skagerrak/Jutland 1916.* Ausstellungskatalog des Deutschen Marinemuseums Wilhelmshaven, 248 Seiten, Wilhelmshaven 2016, 19,90 Euro

5.000 Jahre Seefahrt

Eine Sensation?

Wrackfunde vor Wismar

Foto: picture-alliance/Jens Büttner/dpa-Zentralbild/dpa

Zwei große hölzerne Wrackteile, die im April 2016 bei Munitionsbergungsarbeiten in der Wismarbucht zufällig mit an die Wasseroberfläche befördert wurden, führen offenbar zu einer archäologischen Sensation, die das Wissen um die mittelalterliche Ostseeschifffahrt und die Hanse ein ganzes Stück voranbringen dürfte.

Sie gehören zu zwei 15 bis 18 Meter langen Handelsschiffen aus Eichenholz, das den dendrologischen Analysen zufolge im 13. Jahrhundert geschlagen wurde. Die beiden Wracks liegen seit Jahrhunderten nahe der Wismarer Hafeneinfahrt unter dicken Schichten von Schlick, Sand und Muscheln, was sie sehr gut konserviert hat. Ob es sich dabei um kleine Koggen oder einen anderen Schiffstyp handelt, wird man abschließend erst sagen können, wenn die Bergung der Funde abgeschlossen ist.

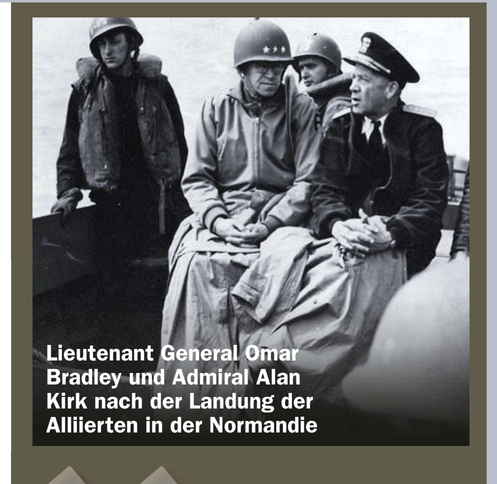
Diese hat jedoch erst Ende November 2016 nach umfangreichen Vermessungs- und Dokumentationsarbeiten begonnen und wird sich voraussichtlich noch bis zum Frühjahr 2017 hinziehen. Auf jeden Fall handelt es sich um den ersten Schiffsfund aus der Hochzeit des Hansebundes.



Forschungstaucher Dirk Hering mit einem geborgenen Holzstück vor dem Hafen von Wismar: Rest einer mittelalterlichen Kogge?

Erneute Untersuchungen der sogenannten Poeler Kogge, also jenes Schiffes, das man 1999 vor der benachbarten Insel Poel entdeckt hat, ergaben, dass es sich nicht um ein Fahrzeug aus der Hansezeit, sondern um ein Schiff aus dem 18. Jahrhundert handelt. Und die im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ausgestellte Bremer Kogge (siehe *Schiff Classic* 5/2016) ist mit 22,65 Meter Länge nicht nur ein ganzes Stück größer, sondern wurde erst Ende des 14. Jahrhunderts gebaut, als die Hanse ihren Zenit bereits überschritten hatte.

Nachdem man die beiden Wracks geborgen hat, deren Fundort zum Schutz vor Schatzräubern und zur wissenschaftlichen Untersuchung gesperrt ist, werden diese gegen Austrocknung und Zerfall wieder versenkt werden – und zwar im Meeresdepot des Landes Mecklenburg-Vorpommern vor der Insel Rügen. *Detlef Ollesch*



Lieutenant General Omar Bradley und Admiral Alan Kirk nach der Landung der Alliierten in der Normandie

> **„Man muss seinen Kurs nach dem Licht der Sterne und nicht nach dem Kurs vorbeifahrender Schiffe bestimmen“**
>
> US-General Omar S. Bradley

Briefe an die Redaktion

Hansekogge, Schiff Classic 5/2016, Pearl Harbor, Schiff Classic 6/2016

Der Artikel über die Hansekogge und die Hanse war rund und sehr gut gemacht. Ich würde mir mehr von dieser Art wünschen, das heißt Vorstellung eines Schiffes, das stellvertretend für eine Epoche steht und einen kurzen Abriss der zugehörigen Epoche einschließlich der neueren Forschungsergebnisse, Nachbauten usw. aufzeigt.
Beispiele wären:
- Galeonen und Entdeckungsfahrten der Spanier
- Ostindienfahrer und Englisch-Niederländische Seekriege
- Segellinienschiffe, Trafalgar und Etablierung der englischen Seemacht
- Panzerschiffe und Kolonisierung
- Schlachtschiffe, Schlachtkreuzer, U-Boote, Zerstörer und Erster Weltkrieg (Doggerbank, Ostasien-Geschwader)

Gut gemacht in Ausgabe 6/2016 sind *„Angriff auf Pearl Harbor“* und *„Gegen Piraten in Algier 1816“*.

Berndt Siedel, Halle

„Frauen an Bord“, Schiff Classic 1/2017

Mit Interesse habe ich wieder die neue Ausgabe von *Schiff Classic* zur Hand genommen. Den Artikel *„Frauen an Bord“* habe ich aus eigenem Erleben mit großem Interesse gelesen. Dabei ist mir aber ein Fehler aufgefallen. Das Foto auf Seite 28 oben links soll „Marinehelferinnen …“ zeigen. Bei unserer Zeitschrift kann man, finde ich, schon erwarten, dass die Inhalte gründlich recherchiert sind und nicht – wie in diesem Fall – einfach einige winkende junge Frauen im 30er-Jahre-Appeal auf einem Schiff zu Marinehelferinnen gemacht werden. Verschiedene Gründe sprechen sehr deutlich dagegen:
1. Dies ist eindeutig eine Aufnahme aus Friedenszeiten, im Hintergrund ist ein ausländischer Hafen zu sehen, vermutlich im Mittelmeerraum, Marinehelferinnen gab es aber nur im Krieg.
2. Die Damen tragen unterschiedliche Kleidung: Hosen, Blusen, Schuhe und lockere weibliche Frisuren – undenkbar für Angehörige der Kriegsmarine.
3. Offenkundig stehen sie auf einem Haupt-/Seitendeck eines großen Schiffes, und zwar so hoch oben, dass man auf den einheimischen Segler regelrecht nach unten blickt; die Reling ist weiß gestrichen. Kein deutsches Kriegsschiff (Ausnahme *Aviso Grille* im Frieden) hatte eine weiße Reling, sondern immer eine graue Reling. Vor allem aber gab es kein Kriegsschiff mit einer so hohen Bordwand, dass man auf einem Seitendeck von so hoch oben herunterblicken konnte (selbst das Schlachtschiff *Bismarck* hatte nur knapp sechs Meter Hauptdeckhöhe).
Fazit: Hier blicken ganz normale Damen (wenn es denn Deutsche waren) von einem Passagierschiff auf einen Hafen, den sie im Frieden besuchen. Es mag ein KdF-Schiff gewesen sein, aber keine Einheit der Reichs- oder Kriegsmarine.

Viktor Toyka, per E-Mail

Schreiben Sie an: redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Brauchtum

Die Bootsmannsmaatenpfeife

Schrill und durchdringend

Sie heißt zwar Bootsmannsmaatenpfeife, wurde und wird aber meist von Maaten oder Obermaaten gebraucht, während Portepee-Unteroffiziere – jedenfalls war das noch in der Kaiserlichen Marine so – die Batteriepfeife zur Hand nahmen. Sinn der Pfeife, die ihre antiken Vorläufer in einem Schilfrohr (*calamus*) hat, ist es, auch bei schlechtem Wetter, Sturm und dichtem Nebel gehört zu werden. Die Ausrede, nichts gehört zu haben, gilt nicht, denn der schrille Ton, den zu erzeugen einige Kunstfertigkeit voraussetzt, dringt immer und überall durch.

Die Pfeife wird mit dem Daumen an der waagerechten Platte gefasst und mit dem Zeigefinger greift man über das Rohr, um das Instrument festzuhalten. Mit den übrigen drei Fingern wird der Luftstrom zugedrückt, wenn ein hoher Ton erzeugt werden soll, und bei geöffneten Fingern ertönt es tief. Durch Bewegen des Gaumenzäpfchens erreicht man ein leichtes Vibrieren oder Trällern. Neben Höhe, Tiefe und Trällern müssen die Maate natürlich die einzelnen Signale beherrschen, sie sind Sinn und Zweck. Älteren Mannschaftsdienstgraden, die sich ebenfalls auf den Gebrauch der Bootsmannsmaatenpfeife verstehen, wird es nicht verübelt, wenn beim Seitepfeifen oder „Befehlaussingen“ ein Ton danebengeht, aber für einen Unteroffizier ist ein missglückter Griff höchst blamabel.

Besonders auf Segelschiffen hat sich die Pfeife über Jahrhunderte bewährt. Die Arbeitspfiffe waren beim rhythmischen Anziehen oder Losgeben von Leinen unerlässlich. Auch die Ehrenbezeugung durch Seitepfeifen war ursprünglich ein Arbeitsvorgang: Die Mannschaft enterte an einem herabgelassenen Tau („Fallreep“) an Bord, während Offiziere mit einem Stuhl oder Korb durch „Fallreepsgasten“ nach dem Ton der Bootsmannsmaatenpfeife langsam befördert wurden. Die Befehle wurden nach vorgeschriebenen Melodien „ausgesungen“ und von erfahrenen Maaten gern mit originellen Zusätzen versehen wie etwa: „Auf, Soldaten, reckt die Leiber, die Pier steht voller nackter Weiber“ oder „Auf jedem Schiff, das dampft und segelt, ist einer, der die Waschfrau … kennt“. Auch für das abendliche „Liiicht aus. Ruhe im Schiff“ gibt es eine amüsante Variante: „Geiiister und Klabautermänner auf Stationen, Leute mit abstehenden Ohren auf die Back zum Segeln.“ *Armin Kern*

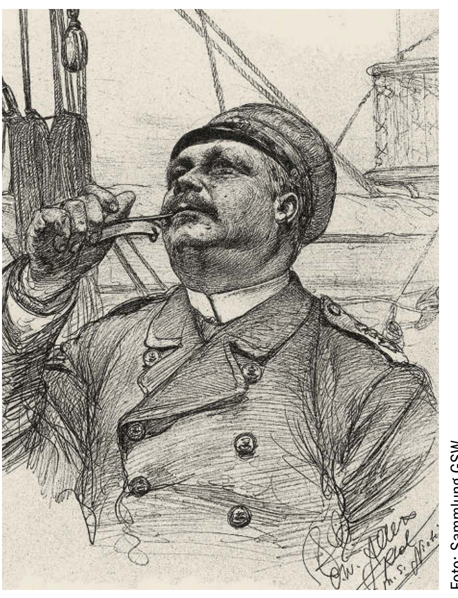


Foto: Sammlung GSW

Hoher Ton auf *SMS Niobe*. Zeichnung von Christian Wilhelm Allers (1857–1915), der vor allem durch Zeichnungen aus dem Alltagsleben von Marinesoldaten und Skizzen von Reichskanzler Bismarck bekannt wurde

Seemannsgarn

Glücklose Schiffe

Wie sie ihren Ruf ruinieren, Teil II



Foto: picture-alliance/Heritage Images

Die *HMS Royal Albert*, 1854 bei Woolwich Dockyard vom Stapel gelaufen, ereilte im Gegensatz zu *Royal Charlotte* und *Royal George* nicht das befürchtete Schicksal

Haben wir in der letzten Ausgabe von *Schiff Classic* erfahren, welcher Aberglaube in erster Linie die Amerikaner mit ihren Schiffen umtrieb, so geht es heute um die Deutschen und Engländer. Bei Letzteren nämlich standen jene Kriegsschiffe in schlechtem Ruf, die Namen von Mitgliedern der königlichen Familie führten. Grund war der Untergang der *Royal George* und der *Royal Charlotte*, die zu allem Überfluss auch noch auf derselben Werft, der traditionsreichen Woolwich Dock-yard, gebaut worden waren. Das Linienschiff *Royal George* sank 1782 im östlichen Solent (Spithead). Das Unglück forderte zwischen 800 und 950 Tote und gilt als die größte Schiffskatastrophe ohne Kriegseinwirkung in britischen Gewässern. *Royal Charlotte*, als Sträflingstransporter eingesetzt, ging 1818 bei Neufundland verloren. Bei den Deutschen wiederum gerieten „Klassiker auf See“ in seltsame Missgeschicke: *Goethe* versank im La Plata, *Schiller* auf den Scilly-Inseln, *Lessing* brannte, auf der *Herder* fuhr ein Massenmörder mit und *Wieland* hatte Schwierigkeiten mit der Schraube. Sprach sich derlei herum, hatten die Werften, auf denen die glücklose Schiffe entstanden, und die Schiffseigner ein Problem: beiden fehlte das notwendige Personal, das sich verschreckt abwandte. *Armin Kern*

Hätten Sie's gewusst?

Die Mayflower war ein typisches Handelsschiff ihrer Zeit, bevor sie sogenannte Pilgerväter als Siedler nach Amerika brachte.

In der Seeschlacht am Yalu am 17. September 1894 besiegte die modernisierte Flotte Japans die völlig rückständige chinesische Flotte. Japan hatte seine stärksten Einheiten (zwei Panzerschiffe) auf deutschen Werften bauen lassen.

Als erster deutscher Schlachtkreuzer lief 1909 *SMS Von der Tann* von Stapel. Es folgten *Moltke*, *Goeben*, *Seydlitz*, *Derfflinger*, *Lützow* und *Hindenburg*.

Während 1942 „nur" 85 deutsche U-Boote verlorengingen, stiegen die Verluste 1943 auf 287 versenkte Boote sprunghaft an.

Am 23. Februar 1967 havarierte der auf Helgoland stationierte Seenotrettungskreuzer *Adolph Bermpohl*; alle Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben.



Im Gegensatz zu den Engländern stellten die Deutschen Panzerschutz vor Feuerkraft: vorderer 28-Zentimeter-Geschützturm des Schlachtkreuzers *Von der Tann*

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Aus der Kombüse

Heute: Süßes Pökelfleisch

Fahrten über den großen Teich waren über Jahrhunderte nicht nur eine seemännische Herausforderung, sondern auch für die Proviantmeister eine Bewährungsprobe, mussten sie doch für viele Wochen Vorräte an Bord halten, die tunlichst nicht verdarben. Eine Proviantliste aus dem 16. Jahrhundert weist Zwieback, Pökelfleisch, Bohnen, Mehl, gesalzenen Speck, Schafs- und Ziegenkäse, Honig, Knoblauch, Mandeln, Sardellen, Sardinen, Rosinen, Quittenmarmelade, Dörrpflaumen und Wein als Hauptnahrungsmittel für eine Atlantikfahrt aus. Ferdinand Magellan ließ für seine geplante Weltumsegelung allein 6.000 Pfund Pökelfleisch mitnehmen, das ganz oben auf dem Speisezettel stand. Aus einigen der oben genannten Zutaten lässt sich ein schmackhaftes Gericht zubereiten, das – so oder ähnlich – auch auf den damaligen Schiffen gereicht wurde.



Pökelfleisch war auf Segelschiffen ein Hauptnahrungsmittel; es ließ sich gut stauen und lange aufbewahren

Foto: picture-alliance/Arco Images GmbH

Hierfür kochen Sie das Fleisch fast weich und schneiden es in etwa zwei Zentimeter große Würfel. Den Knoblauch in einer Pfanne mit Öl kurz anbraten, das Fleisch und die übrigen Zutaten bis auf die Mandeln dazugeben und dünsten. Nach Geschmack etwas Fleischbrühe nachgießen, aber nicht salzen, da das Fleisch salzig genug ist. Zum Schluss mit den Mandeln bestreuen. Guten Appetit! *GSW*

Zutaten (für 4 Personen)
1 kg Pökelfleisch
3 EL Öl
3 EL Mandeln
5 Knoblauchzehen, gehackt
15–20 Dörrpflaumen
3 Tassen trockenen Rotwein
Pfeffer



AUS ALLEN ROHREN: Am 1. Juli 1984 feuerte *USS Iowa* (BB-61) bei Schießübungen in der Karibik mit neun 40,6- und sechs 12,7-Zentimeter-Geschützen gleichzeitig. Die schwere Artillerie war das hervorstechende Merkmal der vier Schiffe der *Iowa*-Klasse
Foto: picture-alliance/CPA Media

47 Jahre bei der Navy, 19 Jahre im Dienst

Ein Dauerbrenner



5 kurze Fakten

ZEIT: 1943–1990
ORT: Vor allem Pazifik, Mittelmeer, Atlantik, Persischer Golf
GRUND: Flugzeugträger-Schutz, Beschuss von Landzielen
VERLAUF: Zweiter Weltkrieg, Koreakrieg, 1980er-Jahre
EREIGNIS: Militärische Auseinandersetzungen, drohender Krieg

Obwohl die Ära der Schlachtschiffe nach dem Zweiten Weltkrieg zu Ende ging, blieb die *USS Iowa* nicht nur Edelreservist der Navy, sondern kehrte zwei Mal, 1951 und 1984, zur aktiven Flotte zurück: Schlagkräftig, flexibel, geräumig und standfest – das waren und sind ihre besonderen Merkmale

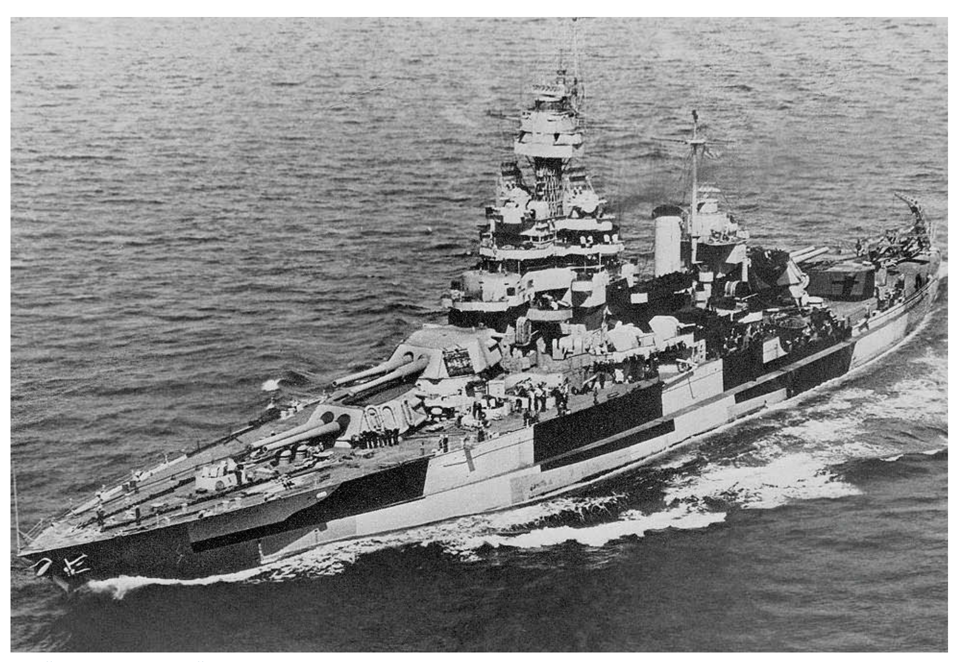
Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

DREI LEBEN: Das 1984 neu gestaltete Wappen zeigt neben dem Hoheitszeichen des Staates Iowa die Jahreszahlen der ersten und dritten Indienststellung
Foto: Sammlung GSW

Sie ist ein Schiff mit Stolz und Tradition und schrieb buchstäblich Geschichte. Als neuestes Schlachtschiff der US Navy stieß die *Iowa* am 27. August 1943 in den Nordatlantik vor, um die *Tirpitz* zu stellen. Doch beide begegneten sich nie, und es können nur Vermutungen darüber angestellt werden, wie der Kampf zwischen acht 38-Zentimeter-Geschützen und drei 40,6-Zentimeter-Drillingstürmen ausgegangen wäre.

Wenige Monate später, im November 1943, schifften sich US-Präsident Franklin D. Roosevelt, sein Außenminister Cordell Hull und ranghohe Militärs zur Konferenz in Teheran ein. Die *Iowa*, für ihren Präsidenten mit einer behindertengerechten Badewanne ausgestattet, brachte die amerikanische Delegation bis Casablanca.

Eingesetzt im Pazifik- und Koreakrieg, erlebte der Schiffsgigant bis zu seinem (vorläufigen?) Aus am 26. Oktober 1990 insgesamt drei Indienststellungen und präsentiert sich seit Sommer 2012 als Museumsschiff im Hafen von Los Angeles seinen staunenden Besuchern. In 47 Lebensjahren stand das Schlachtschiff 227 Monate oder 18,9 Jahre im Dienst der US Navy.



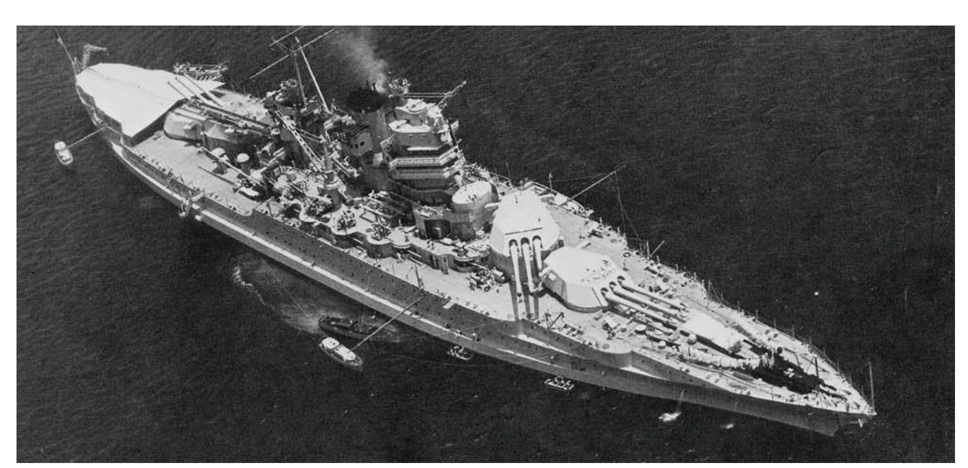
GRÖSSTE GESCHÜTZE: Die *Colorado*-Klasse hatte erstmals eine Hauptartillerie von 40,6 Zentimetern. Die Frage war, ob das höhere Kaliber den Nachteil der Reduzierung von zwölf auf acht Rohre wettmachen würde Foto: Sammlung GSW

Schwimmende Artillerie

Obwohl im Jahre 2006 offiziell aus dem „Naval Vessel Register“ gestrichen, lässt sich die *Iowa* im Fall der Fälle sogar reaktivieren, denn außer ihr verfügt nur noch ihre „Schwester“ *Wisconsin* über derart großkalibrige Rohrwaffen, die etwa beim Beschuss von Bodenzielen zur Vorbereitung von Landeunternehmen unerlässlich wären. Auch könnten ihre Standfestigkeit und Geräumigkeit als seegestütztes Abschreckungspotenzial über Wasser in sogenannten *Surface Action Groups* in Zukunft durchaus wieder gefragt sein. Das Schiff ist deshalb nicht nur nicht demilitarisiert, sondern wird auch technisch ständig überholt, damit die Navy Zugriff hat, wenn es ernst werden sollte.

Mit dem Hinweis auf ihren potenziellen Einsatz als schwimmende schwere Artillerie ist bereits angedeutet, was sich zugleich mit dem Schicksal der *Iowa* verbindet: das unwiderrufliche Ende der Schlachtschiffe, die man einst gebaut hatte, um die Meere im Kampf Schiff gegen Schiff zu beherrschen. Die vier Einheiten der nach ihr benannten Klasse – *Iowa, New Jersey, Missouri* und *Wisconsin* – sind Ende der 1930er-Jahre konzipiert worden, als man allgemein davon ausging, dass sich wie in der Skagerrak-Schlacht des Ersten Weltkriegs Schlachtschiffe auch in einem künftigen Krieg gegenüberstehen würden.

Doch der Zweite Weltkrieg bot hierfür nur bedingt Gelegenheit, die entscheidenden Kampfmittel einer Flotte waren Flugzeugträger und U-Boote, die fortlaufenden technischen Fortschritte vor allem in der Radarortung und Feuerleitelektronik degradierten dieses Waffensystem und verwiesen es auf den zweiten Rang. Die Kernkompetenzen der US-Schlachtschiffe beschränkten sich im Krieg und darüber hinaus (Korea, Vietnam) dann tatsächlich auf Flugzeugträgerschutz und Beschuss von Landzielen.

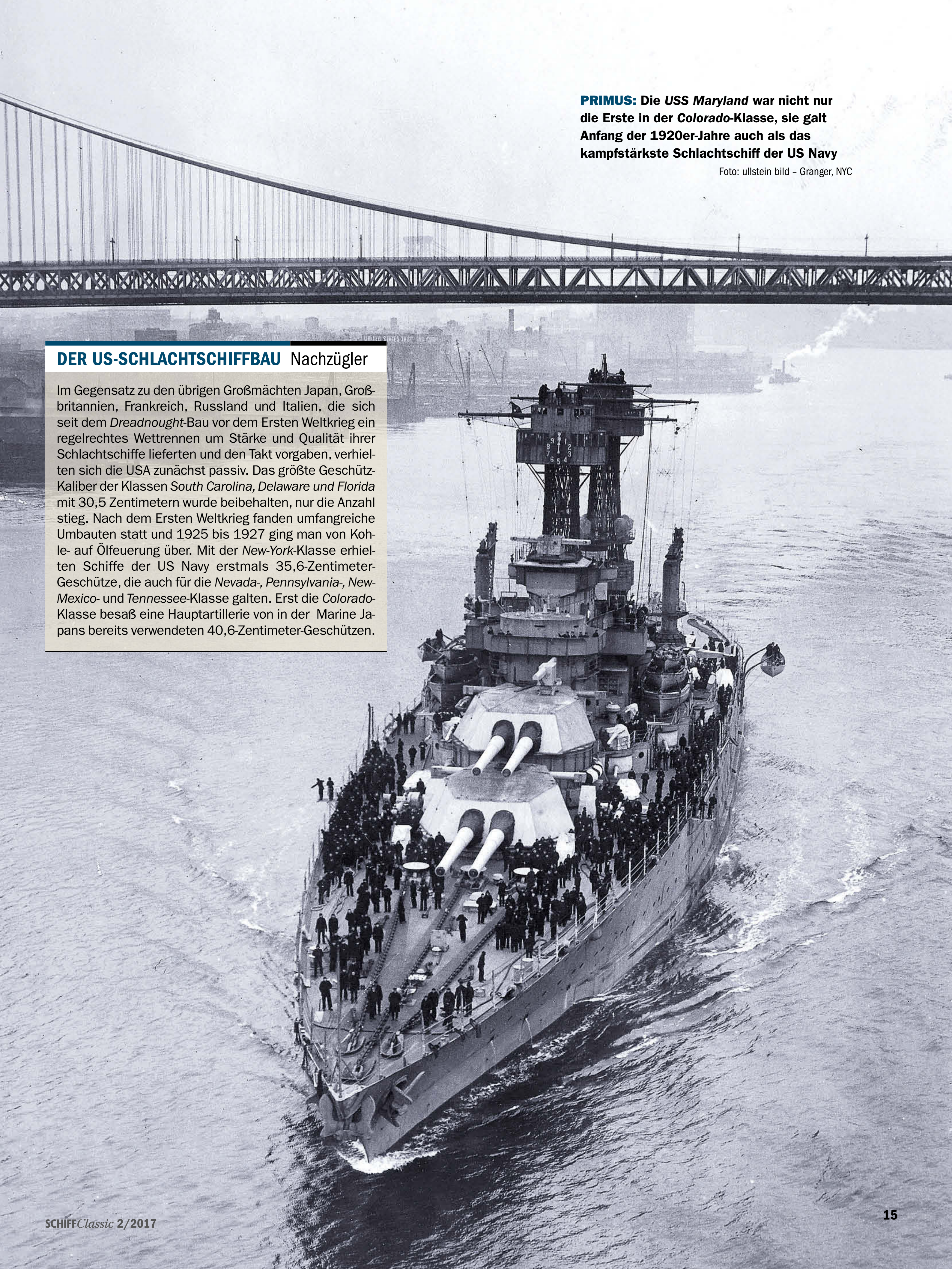


AMERIKANISCHER STANDARD: Wie die *New-York*-Klasse besaßen die *Nevada-, Pennsylvania-, New-Mexico-* und *Tennessee*-Klasse eine Hauptartillerie von 35,6 Zentimetern. Im Bild das Schlachtschiff *New Mexico* in den 1930er-Jahren Foto: Sammlung GSW

Neue Bestimmung

Dabei war alles anders geplant, denn die zwischen 1937 und 1939 auf Stapel gelegten sechs schnellen Schlachtschiffe *North Carolina, Washington, Indiana, Massachusetts, Alabama* und *South Dakota* sowie die ursprünglich sechs, dann vier Einheiten der *Iowa*-Klasse (*Illinois* und *Kentucky* stellte man nicht fertig) galten dem Aufeinandertreffen mit der oder den Schlachtflotten des Feindes.

Die Vereinigten Staaten begannen ihr Schlachtschiff-Bauprogramm, als sich abzeichnete, dass Japan das Londoner Abkommen von 1936 nicht einhalten würde. Die Amerikaner brauchten daher nur zu reagieren und setzten im Juni 1938 kurzerhand die zulässige Größe auf 45.000 Tonnen herauf, sodass die Schiffe der *Iowa*-Klasse bei gleicher Bewaffnung wie die *South-Dakota*-Klasse (neun mal 40,6 und 20 mal 12,7 Zentimeter) mit über 200.000 PS eine erheblich größere Maschinenleistung und dadurch eine höhere Geschwindigkeit besaßen.

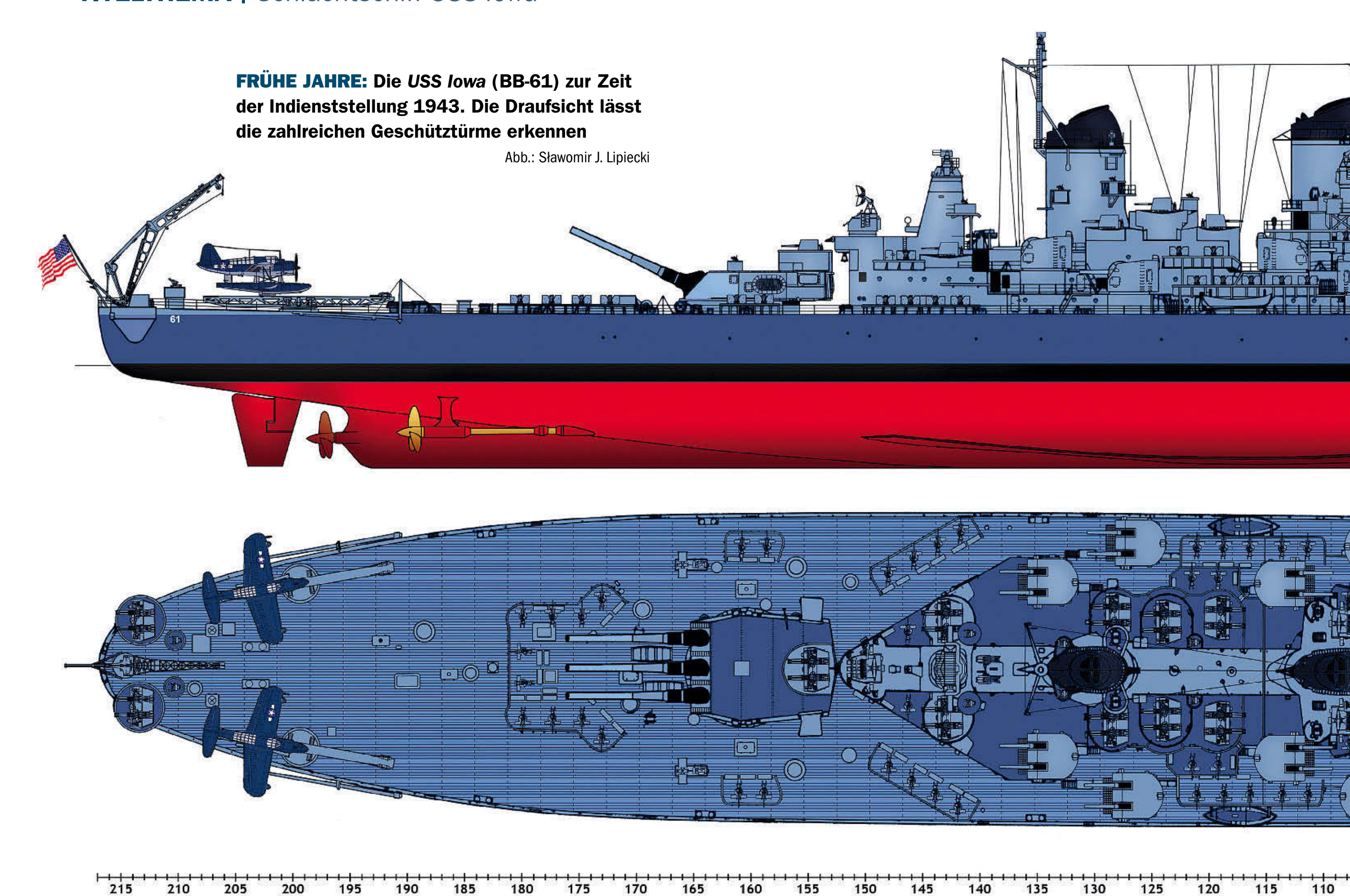


PRIMUS: Die *USS Maryland* war nicht nur die Erste in der *Colorado*-Klasse, sie galt Anfang der 1920er-Jahre auch als das kampfstärkste Schlachtschiff der US Navy

Foto: ullstein bild – Granger, NYC

DER US-SCHLACHTSCHIFFBAU Nachzügler

Im Gegensatz zu den übrigen Großmächten Japan, Großbritannien, Frankreich, Russland und Italien, die sich seit dem *Dreadnought*-Bau vor dem Ersten Weltkrieg ein regelrechtes Wettrennen um Stärke und Qualität ihrer Schlachtschiffe lieferten und den Takt vorgaben, verhielten sich die USA zunächst passiv. Das größte Geschütz-Kaliber der Klassen *South Carolina, Delaware und Florida* mit 30,5 Zentimetern wurde beibehalten, nur die Anzahl stieg. Nach dem Ersten Weltkrieg fanden umfangreiche Umbauten statt und 1925 bis 1927 ging man von Kohle- auf Ölfeuerung über. Mit der *New-York*-Klasse erhielten Schiffe der US Navy erstmals 35,6-Zentimeter-Geschütze, die auch für die *Nevada-, Pennsylvania-, New-Mexico-* und *Tennessee*-Klasse galten. Erst die *Colorado*-Klasse besaß eine Hauptartillerie von in der Marine Japans bereits verwendeten 40,6-Zentimeter-Geschützen.



FRÜHE JAHRE: Die *USS Iowa* (BB-61) zur Zeit der Indienststellung 1943. Die Draufsicht lässt die zahlreichen Geschütztürme erkennen

Abb.: Sławomir J. Lipiecki

Als die New York Naval Shipyard in Brooklyn am 1. Juli 1939 den Auftrag für den Bau der *Iowa* (BB-61) erhielt, war es in Europa nur noch eine Frage der Zeit, wann ein Krieg ausbrechen würde, der möglicherweise irgendwann auch den Einsatz der US Navy nötig machen würde. Mit mittleren und schweren Geschützen armiert und zwei Schornsteinen versehen, zählten die extrem langen *„Iowas"* zu den schnellsten Schlachtschiffen auf dem Erdball. Die Länge von über 270 Metern ermöglichte den Einbau einer hohen Anzahl leichter Flakgeschütze, der großzügige Raum ließ Stäbe und Konferenzen zu. Zwei starke Panzerdecks mit Splitterfangdeck boten hinreichend Schutz der lebenswichtigen Anlagen vor steilem Granat- oder Bombenbeschuss.

Durch die Breite von knapp 33 Metern und einen Tiefgang von 11,6 Metern konnte die *Iowa* problemlos den Panamakanal passieren, um aus dem Atlantik in den Pazifik zu gelangen. Mit 33 Knoten vermochten die schlanken und ausgesprochen ästhetischen Schiffe schnell in die Einsatzräume zu verlegen. Am 27. Juni 1940 auf Kiel gelegt – die Wehrmacht hatte Frankreich, Dänemark und Norwegen besetzt und Japan gab die dritten und vierten Einheiten der *Yamato*-Klasse in Bau – und anschließend für mehr als zwei Jahre im Trockendock, um Kinderkrankheiten auszukurieren, schlug die große Stunde der *Iowa* am 27. August 1942. Da hielt Hitlers Sommeroffensive in Russland gerade die Welt in Atem.

WICHTIGE TECHNISCHE DATEN

Bauauftrag	1. Juli 1939
Bauwerft	New York Naval Shipyard
Kiellegung	27.6.1940
Stapellauf	27.8.1942
Indienststellung	22.2.1943
Verdrängung	45.000 ts
Länge	270,43 m
Breite	32,98 m
Tiefgang	11,6 m
Besatzung	bis 2.800 Mann
Leistung	212.000 Wellen-PS
Geschwindigkeit	33 kn
Bewaffnung	3 x Drillingstürme 40,6 cm, 10 x Zwillingslafetten 12,7 cm, später Marschflugkörper und Seezielraketen

Ilo Wallace, Gattin von Vizepräsident Henry Wallace, warf die Champagnerflasche an den Bug des mächtigen Schiffes und sagte traditionsgemäß: *„I christen thee Iowa. May God guard the Iowa and all who sail in her."* Die *Iowa* erhielt den letzten Schliff, um am 22. Februar 1943 an der Pier der New Yorker Werft feierlich in Dienst gestellt und in den kommenden Monaten in der Chesapeake Bay und vor der Atlantikküste ausgiebig getestet zu werden. Die Erprobungen galten in erster Linie den schweren Geschützen und dem Antrieb.

Pazifikkrieg

Als Bestandteil der Task Force 58 (TF 58) liefen die beiden 45.000-Tonnen-Schlachtschiffe *Iowa* und *New Jersey* Anfang Januar 1944 in den Pazifik aus, um den Flugzeugträgern im Kampf gegen Japan Geleitschutz zu geben und feindliche Schiffe abzufangen. Der japanische Kreuzer *Katori* wurde am 19. Februar 1944 Opfer der schweren Artillerie von *USS Iowa*, die in den folgenden Monaten mit ihren 40,6-Zentimeter-Geschützen Landziele ins Visier nahm (vor allem Mili-Atoll, Wake,

GEBALLTE FEUERKRAFT: Im Pazifikkrieg leisteten die Schlachtschiffe der *Iowa*-Klasse wertvolle Dienste, um Flugzeugträgern Schutz zu geben oder Landziele zu beschießen Foto: picture-alliance/newscom

Truk, Ponape, Marianen, Saipan und Tinian). Vom 19. bis 21. Juni war das Schlachtschiff bei dem japanischen Gegenangriff auf TF 58 in der Philippinensee dabei, konnte aber nur drei Flugzeuge abschießen und blieb ansonsten passiv.

In der Schlussphase des Krieges betraute man sie vor allem mit Sicherungsaufgaben für Träger, etwa in der Schlacht um Okinawa. Nachdem die *Iowa* wegen einer defekten Antriebswelle eine Werftpause eingelegt hatte, war ihre letzte Mission der Beschuss von Bodenzielen auf den japanischen Inseln.

Während ihr Schwesterschiff *USS Missouri* als Plattform der japanischen Kapitulation am 2. September 1945 in der Bucht von Tokio diente, fungierte die *Iowa* kurzfristig als Flottenflaggschiff. Am 15. Oktober traf sie unter großer Anteilnahme der Bevölkerung in den Hafen von Seattle ein. Der Ausgang des Krieges und die Mittel, die zu seinem Ende geführt hatten, ließen kaum Zweifel daran, dass die Zeit von Schlachtschiffen generell vorbei und damit auch die Uhr der *Iowa* abgelaufen war. Zunächst schien auch alles darauf hinzudeuten, denn die US Navy schickte nicht nur die ganz alten Veteranen rigoros in den Ruhestand beziehungsweise in die Reserve, sondern auch die Schiffe der jüngeren *North-Carolina*- und *South-Dakota*-Klasse.

Das Problem schwerer Einheiten in Friedensperioden bestand in erster Linie in den hohen Kosten. Insbesondere das Personal der Schlachtschiffe, deren Besatzungen zwischen 1.500 und 2.800 Mann schwankte, sowie der Instandsetzungsaufwand belasteten den Etat erheblich.

In die Reserve

Da man die überwiegende Zahl der überflüssig gewordenen 20- und 40-Millimeter-Flugabwehrgeschütze demontierte, konnte auch der Personalbestand von 2.637 auf 2.451 Unteroffiziere und Mannschaften reduziert werden. Noch ein paar Mal zu Manöverzwecken und Ausbildungsfahrten eingesetzt, wurde *USS Iowa* schließlich am 24. März 1949 außer Dienst gestellt und der Reserveflotte zugewiesen.

Als am 25. Juni 1950 Truppen der Volksrepublik Korea in Südkorea eindrangen und der Koreakrieg begann, reagierten die USA



VOR DEM STURM: Boxkampf von Besatzungsmitgliedern auf der *Iowa* unmittelbar vor dem Landungsunternehmen auf den Marianen im Juni 1944 Foto: picture-alliance/akg-images



WIEDERGEBURT: Die *USS California* wurde beim Angriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 versenkt. Die amerikanische Marine reparierte das Schiff und setzte es bereits 1944 wieder ein Foto: ullstein bild – TopFoto



IM KREIS DER FAMILIE: **Eine der wenigen Aufnahmen des Schlachtschiff-Clans – *Iowa*, *Wisconsin*, *Missouri* und *New Jersey* (von vorne nach hinten)** Foto: Sammlung GSW

mit der Einberufung des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (UN). Unter Führung Washingtons sollten UN-Truppen eingreifen, wobei am ersten Kriegstag Navy und Air Force amerikanische Staatsangehörige aus Korea evakuierten und damit bereits indirekt eingriffen.

Die Lage Koreas war für Operationen von See her geradezu prädestiniert, schon am 26. Juni befahl Präsident Harry S. Truman die 7. US-Flotte von den Philippinen nach Korea. Jetzt schlug die Stunde der vier ruhenden *„Iowas“*, die mit ihren 40,6-Zentimeter-Geschützen ideal für die Beschießung von Anlagen und feindlichen Truppen waren.

Einsatz gegen Korea

Nach Übungs- und Ausbildungsfahrten begann die zweite Dienstzeit der *USS Iowa* am 25. August 1951, die ein halbes Jahr später Flaggschiff der 7. Flotte unter Vice-Admiral Robert T. Briscoe wurde. Bei Kämpfen an der koreanischen Ostküste konnte die *Iowa* ihre Hauptaufgabe der artilleristischen Unterstützung von UN-Bodentruppen durch den Beschuss gegen Songijn, Hunguam und Kojo mustergültig erfüllen und operierte zwischendurch auch an der Westküste im Gelben Meer, zog sich von dort aber wegen drohender U-Boot-Gefahr zurück.

Nach dem Ende des Krieges und Überholung in der Norfolk Naval Shipyard beteiligte sich das Schlachtschiff, nun mit schwarzen Schornsteinaufsätzen verziert, an internationalen Flottenmanövern im Mittelmeer und im Nordatlantik und war unter anderem Flaggschiff von Admiral Ruthven E. Libby, dem Chef des Schlachtschiff-Kreuzerverbandes der US-Atlantikflotte.

Die *Iowa* fuhr Ausbildungsfahrten nach England und Dänemark, nahm an einer Flottenparade vor Hampton Roads teil und war ebenso wie der Flugzeugträger *USS Forrestal* unverzichtbarer Bestandteil des NATO-Manövers „Strikeback“ im September 1957 in der Nordsee. Zu dieser Zeit, also gegen Ende der zweiten aktiven Einsatzperiode, starteten und landeten Hubschrauber auf dem Achterschiff der *Iowa*.

Von 1958 bis 1984 blieb das Schlachtschiff in der Reserveflotte neben seinem Schwesterschiff *Wisconsin*. Doch eine wirkliche Ruhe trat nie ein, denn den Giganten laufend technisch zu warten und instand zu halten, unterbrach den langen Schlaf, war aber dringend notwendig, um das Schiff kurzfristig wieder aktivieren zu können. Die *„Iowas“* hätten sich im Vietnamkrieg zweifellos bewähren können, lagen doch große Teile Nordvietnams in Reichweite ihrer 40,6-Zentimeter-Geschütze. Aber als die Regierung Nixon eine Auslaufbereitschaft von innerhalb 30 Tagen forderte, musste die Navy abwinken, die nur den mit 20,3-Zentimeter-Geschützen armierten Schweren Kreuzer *USS Newport News* schicken konnte.

BEREIT FÜR NEUE AUFGABEN

Die Schlachtschiffe der *Iowa*-Klasse hätten sich auch im Vietnamkrieg zweifellos bewähren können, da große Teile Nordvietnams in Reichweite der 40,6-Zentimeter-Geschütze lagen

Anfang der 1970er-Jahre gab es mächtige Stimmen in der politischen Opposition, welche die *Iowa* aus dem Bestand streichen und verschrotten lassen wollten. Der Plan sah vor *New Jersey* in der Reserve zu behalten, *Missouri* als Museumsschiff abzustellen und *Iowa* und *Wisconsin* auszuschlachten.

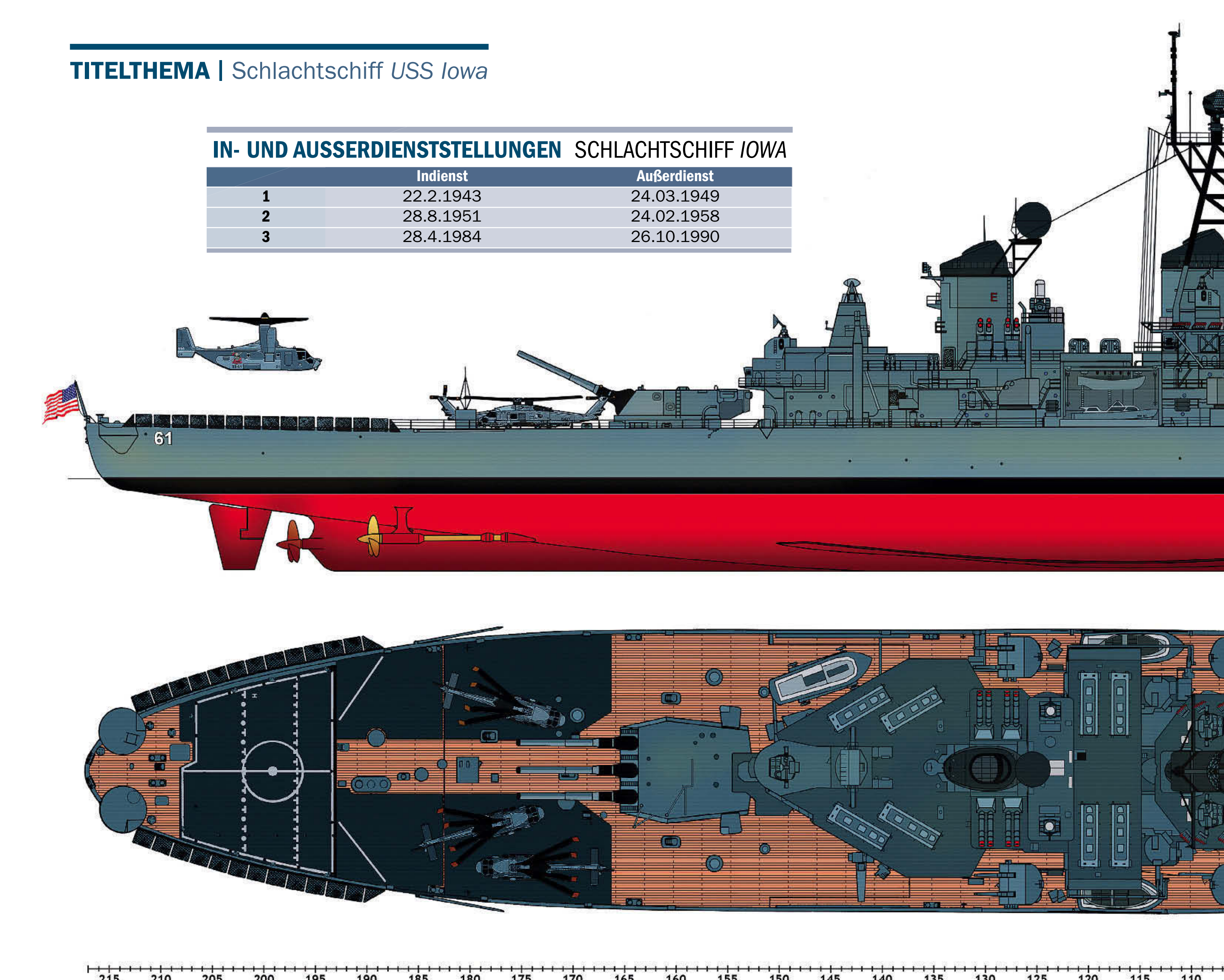
Kurz vor dem Aus

Eine eingesetzte Navy-Untersuchungskommission kam zwar zu dem Schluss, dass die „alten Pötte“ physisch in gutem Zustand seien, was sich in erster Linie auf die Antriebsanlage und die Artillerie bezog, Kontroll- und Kommandosysteme jedoch überholt sowie die Unterbringungsmöglichkeiten für die Besatzung veraltet seien. Die errechneten Kosten für ein Upgrade waren immens, sodass die Kommission letztlich zu einem negativen Urteil gelangte. Damit schien das Schicksal der *Iowa* Ende der 1970er-Jahre besiegelt zu sein, wenn nicht die politische Großwetterla-

IOWA-KLASSE Aufgabenspektrum seit 1984

- Offensivoperationen mit Trägerkampfgruppen in Bereichen mit hohem Bedrohungsgrad
- Offensivoperationen im Zusammenwirken mit Begleitschiffen ohne Flugzeugdeckung in Bereichen mit geringer Bedrohung
- Unterstützung amphibischer Gruppen
- Offensivoperationen gegen Land- und Seeziele mit Flugkörpern
- Beschuss feindlicher Landziele
- Kontrolle und Leitung der eigenen Flugzeuge
- Einsatz und Betankung der eigenen Hubschrauber
- Betankung der Begleitschiffe
- Maritime Präsenz („Flagge zeigen“)
- Verlängerung des Einsatzzyklus der US-Flugzeugträger

Angaben nach Stefan Terzibaschitsch: Comeback der Iowa-Klasse. Die amerikanischen Schlachtschiffe von 1941 bis heute. Koblenz 1989



IN- UND AUSSERDIENSTSTELLUNGEN SCHLACHTSCHIFF *IOWA*

	Indienst	Außerdienst
1	22.2.1943	24.03.1949
2	28.8.1951	24.02.1958
3	28.4.1984	26.10.1990

ge neue Fakten geschaffen hätte. Der Persische Golf war infolge der Veränderungen im Iran (Ende des Schah-Regimes, Beginn der islamischen Regierung) instabil, was für sich genommen noch nicht problematisch gewesen wäre. Aber die USA konnten nicht adäquat darauf reagieren, weil die US Navy unter den maritim zurückhaltenden Regierungen Johnson, Nixon, Ford und vor allem Carter litt.

Die Sowjets, deren Marine sukzessive modernisiert und ausgebaut worden war, marschierten 1978 in Afghanistan ein; der atomgetriebene, 1980 in Dienst gestellte sowjetische Schlachtkreuzer *Kirov* war mit 28.000 Tonnen der größte nach dem Zweiten Weltkrieg gebaute Kreuzer, mit dem die sowjetische Marine die bestehende Kluft zur US Navy erheblich verringerte.

Einiges musste sich grundlegend ändern, wollte die amerikanische Marine nicht ins Hintertreffen geraten. Die Ende 1980 anstehenden Präsidentschaftswahlen waren daher für ihre Zukunft von größter Wichtigkeit, und noch bevor Ronald Reagan am 20. Januar 1981 als 40. Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika vereidigt wurde, kamen seine Berater bereits zu dem Schluss, die Schiffe der *Iowa*-Klasse wieder zu entmotten.

Ronald Reagan als Motor

Die neuen Gründe waren prinzipiell die alten: Die Schlachtschiffe besaßen nach wie vor mit ihrer gewaltigen Artillerie die unnachahmliche Fähigkeit, Landoperationen zu unterstützen beziehungsweise feindliche Bewegungen von See her zu bekämpfen und eigene Landungen durch schweres Feuer vorzubereiten.

Negative Erfahrungen aus dem Vietnamkrieg nahm man dabei gern als Argumentationshilfe zur Hand: Damals hatte die Air Force nicht weniger als 50 Maschinen für die Zerstörung einer strategisch wichtigen Brücke in Nordvietnam aufbieten müssen – das zu erledigen, wäre für eines der Schlachtschiffe ein Leichtes gewesen.

Ronald Reagan ernannte mit John Lehman einen Reserveoffizier der Marineluftwaffe zum Marineminister, der sich für die Navy stark machte. Von allgemeiner Aufrüstungseuphorie getragen, nahm der neue Präsident Lehmans Programm „Marine der 600 Schiffe“ an. Die anstehenden Millionenkosten für die „*Iowas*“ brachte er der Öffentlichkeit mit der gewitzten Aussage bei, der einzige Nachteil der Schlachtschiffe bestünde darin, dass es nur vier seien.

Schlagkräftig, flexibel, geräumig, standfest – was wollte die US Navy mehr, um die Qualität ihre Flotte unter Beweis zu stellen und vor allem die seegestützte Abschreckung in den 1980er-Jahren nicht allein den Flugzeugträgern zu überlassen? *Iowa*, *Missouri*, *New Jersey* und *Wisconsin* mussten dafür modernste Waffensysteme erhalten: Schiff-

BEFÜRWORTER: US-Präsident Ronald Reagan besuchte im Juli 1985 das wieder flottgemachte Schlachtschiff *Iowa*, für das er sich im Rahmen des Programms „Marine der 600 Schiffe“ besonders eingesetzt hatte Foto: picture-alliance/Everett Collection

RUNDUM ERNEUERT: *USS Iowa* (BB-61) in ihrer bisher letzten Konfiguration von Ende 1990, nun mit Hubschrauberlandeplatz am Heck Abb.: Sławomir J. Lipiecki

Schiff- und Schiff-Land-Flugkörper, wobei Lehman vor dem Kongress den Trick anwandte, die Modernisierung der Schiffe in zwei Phasen zu unterteilen: zunächst Reaktivierung der vier Schlachtschiffe jeweils als Flaggschiff einer *Surface Action Group* und später Umbau zum *air capable ship* unter Verzicht auf den achteren 40,6-Zentimeter-Geschützturm. Lehman arbeitete in seiner Argumentationskette bewusst mit der Flugzeugträgerkomponente, also künftig die Fähigkeit der Schiffe zu erhöhen, Hubschrauber und Flugzeuge mitzuführen. Sogar Senkrechtstarter vom Typ „Harrier“ und Mehrkampfflugzeuge F 18 „Hornet“ sollten dann starten und landen können; andere Planungen sahen vor, auf alle neun 40,6-Zentimeter-Rohre zu verzichten und stattdessen Magazine für 400 Flugkörper einzubauen. Auch wenn Phase II letztlich nicht eintrat, hatte Lehman erreicht, was er wollte: grünes Licht vom Kongress.



Die *Iowa* kommt wieder

Ab 1. September 1982 begann die Überführung von Philadelphia, wo die *Iowa* seit 1967 den Liegeplatz der New Jersey eingenommen hatte, nach Pascagoula am Golf von Mexiko. Die dortige Privatwerft Ingalls Shipbuilding hatte den Zuschlag erhalten. Für erste Auffrischungsarbeiten diente zunächst ein Trockendock auf der Werft Avondale bei New Orleans.

Ende Januar 1983 ging der Schleppzug mit der *Iowa* dann nach Pascagoula. Der Zeitansatz für die angeblich knapp 26 Millionen Dollar verschlingende Modernisierung: zwei Jahre. Wegen der unsicheren Lage im Libanon, die ein Eingreifen der *Iowa* jederzeit



BREITSEITEN: ***USS New Jersey*** **(BB-62), die ihrer Schwester in nichts nachstand, bei Schießübungen Mitte der 1980er-Jahre** Foto: picture-alliance/newscom



LETZTE STATION? Captain Robert Kent posiert vor seiner *Iowa*, die Besucher seit Sommer 2012 als Museumsschiff bewundern dürfen Foto: picture-alliance/dpa

erforderlich machte – die *New Jersey* war bereits in See –, drängte Lehman auf ihre schnelle Einsatzbereitschaft, und tatsächlich stellte das Schlachtschiff bereits am 28. April 1984 zum dritten Mal in Dienst. Die wesentlichen Verbesserungen lagen im Bereich Radar und Waffen und auf kleinkalibrige Flugabwehr hatte man konsequent verzichtet, da sie gegen moderne Kampfflugzeuge ohnehin kaum etwas hätte ausrichten können.

An der Kieler Förde

Die Hauptartillerie der vier Schlachtschiffe bestand aus neun modernisierten 40,6-Zentimeter-Geschützen L/50 Mk 7 Mod. 0 in drei Drillingstürmen mit einem Turmgewicht von je 1.708 Tonnen. Zehn 12,7-Zentimeter-Geschütze in gepanzerten Zwillingsschilden und acht gepanzerte „Tomahawk"-Starter für Schiff- oder Landbeschuss, konventionell oder nuklear, Besatzung: 65 Offiziere sowie 1.445 Unteroffiziere und Mannschaften (plus zwei Offiziere und 42 Unteroffiziere und Mannschaften des Marine Corps). Heimathafen der *Iowa* war Naval Station, Norfolk.

Nach einem ersten intensiven Schießtraining kreuzte BB-61 im August 1984 vor Nicaragua – eine Demonstration militärischer Stärke gegenüber der von linksgerichteten Sandinisten geführten Regierung –, leistete humanitäre Hilfe in Guatemala und nahm in den folgenden Monaten an Flottenmanövern teil, die unter anderem den Einsatz in *Surface Action Groups* übten.

Im Anschluss an das multinationale Manöver „Baltops 85" in der Ostsee zeigte die *Iowa* im Oktober 1985 eine Woche lang Flagge im Kieler Hafen, in dem erstmals seit den Tagen des Zweiten Weltkriegs wieder ein Schlachtschiff anlegte, und lockte nicht weniger als 33.680 Besucher an. Gastschiff für den Präsidenten während der Fleet Week in New York, Magnet in Portsmouth und Bremerhaven, Präsenz in der Nordsee, im Mittelmeer und vor Zentralamerika: *Iowa* war aktiv unterwegs und unverzichtbarer Bestandteil der Flotte, bis sie im März 1988 zur kurzen Werftzeit in Norfolk ein- und zu Trainingsfahrten wieder auslief.

> **„Die seit dem Falklandkrieg so gefürchtete französische Antischiffsrakete ‚Exocet' prallt an uns einfach ab und fällt ins Wasser"**
>
> Ein Offizier der *Iowa*

Dann passierte es. Schießübungen gehörten zwar zur Bordroutine, und vor Puerto Rico war die *Iowa* zu diesem Zweck nicht zum ersten Mal, aber was sich am 19. April 1989 ereignete, war das schwerste Manöverunglück der US Navy seit Langem. Der Kommandant ließ gerade die Hauptartillerie mit nichtexplosiven Übungsgranaten erproben, als eine heftige Explosion im mittleren der drei Geschütze das Schiff erschütterte. Auslöser waren keine Granaten, sondern die Treibladungen, von denen sich in dem sechsstöckigen Geschützturm Nummer 2 zu diesem Zeitpunkt für drei Schuss insgesamt 18 Packungen mit je 45 Kilogramm befanden.

Katastrophe an Bord

Aus Sicherheitsgründen lagerte das Pulver weit unterhalb der Wasserlinie und wurde erst im Bedarfsfall in den Turm befördert. Treibladung und Projektil gelangten in zwei unterschiedlichen Lastenaufzügen nach oben. Erst in der Ladevorrichtung kam jeweils ein Projektil mit sechs Pulverbehältern zusammen. Die Geschosse verließen schließlich mit einem Druck von 17 Tonnen das Geschützrohr.

Aber nicht am 19. April. Vermutlich hatte sich eine der Treibladungen selbst entzündet. Eine Untersuchungskommission war zunächst zu dem Schluss gekommen, dass ein Petty Officer aus persönlicher Verzweiflung das Unglück bewusst ausgelöst hatte; sie konnte diese Version, die sich in Zeiten des Kalten Krieges natürlich besser las als das technische Versagen einer Supermacht, aber nicht beweisen. Sofort eingeleitete Maßnahmen, vor allem aber der den Geschützturm umgebende enorme starke Panzer verhinderten ein Übergreifen der Flammen und somit, dass noch mehr als 47 Männer starben. So blieben die unmittelbaren Auswirkungen der Katastrophe im Innern des Turmes, was für einen Großteil der Geschützbesatzung tödlich endete, das übrige Schiff aber verschonte.

Mit versiegeltem Turm Nummer 2 ging die *Iowa* danach noch einige Male zu Ausbildungs- und Manöverfahrten in See und war sogar Flaggschiff, aber die Explosion hatte wie ein letztes Signal gewirkt: Am 26. Oktober 1990 stellte man *USS Iowa* außer Dienst. ⚓



PROTEST: Ein Schnellboot mit Greenpeace-Aktivisten fuhr am 18. Juni 1989 gefährlich nahe neben der in den Kieler Hafen einlaufenden *Iowa* Foto: picture-alliance/dpa

Kollektion „Legendäre U-Boote des II. Weltkriegs“

Exklusive Sammlerstücke

U-Boote gehören zu den bedeutendsten Waffen des Zweiten Weltkriegs. *Schiff Classic* präsentiert eine neue Sammlung, dank derer man sich die berühmtesten Einheiten als Modell in die eigene Vitrine stellen kann

Das sorgfältig reproduzierte Modell von U 47, der deutschen U-Boot-Legende von Scapa Flow, im Maßstab 1:350 Werkfotos (2)

Ausgeklügelte Technik, meisterhafte Ingenieurskunst und tapfere Besatzungen machten die lautlosen „Jäger der Meere“ zu einem Mythos in der Seekriegsgeschichte. Die Reihe „Legendäre U-Boote des II. Weltkriegs“ des Modellherstellers Editions Atlas vereint nun die bekanntesten Unterseeboote aller kriegführenden Nationen zu einer einzigartigen Sammlung. Deutsche U-Boote wie das revolutionäre U 2540 gibt es ebenso als detailgetreue Replikate wie Boote der Alliierten. Doch los geht es mit U 47, dem berühmtesten U-Boot des Zweiten Weltkriegs.

Kapitänleutnant Günther Prien konnte im Oktober 1939 damit in den Heimathafen der britischen Home Fleet in Scapa Flow eindringen und das Schlachtschiff *Royal Oak* versenken. U 47 wurde so zur Legende – die Atlas Editions als Modell im Maßstab 1:350 greifbar macht. Es zeigt alle charakteristischen Einzelheiten des Originals, besticht durch detailgenaue Bemalung und lässt durch eine Öffnung an Steuerbordseite sogar in das fein detaillierte Innenleben blicken. Das aus Metall gefertigte Replikat wird auf einem soliden Holzsockel geliefert, der eine Metallplakette mit der Modellbezeichnung trägt.

Faszinierende Welt der U-Boote

Gesellschaft bekommt U 47 in der Sammlung von weiteren legendären Unterseebooten, zum Beispiel

- dem U-Boot U 181 unter Führung von Kapitänleutnant Wolfgang Lüth,
- dem „Teufels-Boot“ U 552 von Kapitänleutnant Erich Topp,
- dem japanischen I-401 der Sen-Toku-Klasse, einem der größten U-Boote des Zweiten Weltkriegs,
- dem amerikanischen SS 311 Archerfish unter dem erfolgreichen Commander Joseph Enright oder
- dem französischen Unterseekreuzer Surcouf, der unter mysteriösen Umständen verloren ging.

Nach und nach können Liebhaber militärhistorischer Sammlerstücke so ihre Kollektion berühmter U-Boote vervollständigen. Jedes Replikat wurde von ausgewiesenen Modellbaufachleuten konzipiert und in Kooperation mit dem Deutschen U-Boot-Museum realisiert. Zu jedem Modell erhalten die Sammler eine vierseitige Farbdokumentation mit Hintergrundinformationen zur Geschichte und den Besonderheiten des U-Boots. Eine detaillierte Schlachtkarte rundet das Informationsangebot ab. Doch damit nicht genug: Zusätzlich gibt es eine dekorative Sammlerbox für die Farbdokumentationen, die DVD *Deutsche U-Boote 1914–1945* sowie ein praktisches Taschenmesser mit Holzgriff und Klinge aus rostfreiem Stahl.

Die Erstlieferung der Sammlung, das Modell des U 47 samt vierseitiger Farbdokumentation, ist unter www.atlas-editions.de für 6,90 Euro erhältlich. ⚓

ECHTE HINGUCKER

Das japanische I 401 – einer von vielen weiteren Höhepunkten, die Editions Atlas in der neuen Sammelreihe bereit hält





BEI DER ARBEIT: Der nach einem preußischen Maschinenbauer benannte und 1965 gebaute Eisbrecher *Hugo Lentz*
Foto: Andreas Westphalen

Eisbrecher in Hamburg

Schwere Jungs

Seit 1871 fahren im Hamburger Hafen Eisbrecher, deren Konstruktion prinzipiell dieselbe geblieben ist. Die Stadt erneuert derzeit ihre Eisbrecherflotte und hat vier Fahrzeuge bei der Lauenburger Hitzler-Werft in Auftrag gegeben

Von Jens Bald

Mit Aufkommen der Dampfschifffahrt und Entwicklung des Eisenschiffbaus bestand erstmals die Möglichkeit, Schifffahrt ganzjährig zu betreiben. Durch die Industrialisierung stieg der Druck, auch im Winter Schifffahrt betreiben zu müssen, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Es gab weltweit vereinzelt Konstruktionen, die dem Aufbruch von Eis dienen sollten. Im Finnischen Meerbusen entwickelte man die erste Rumpfform, die den späteren Flusseisbrechern ähnelte: Der Bug des russischen Schleppdampfers *Pilot* wurde um 20 Grad schräg abgeschnitten, wodurch es gelang, die Fährsaison um einige Wochen zu verlängern; die *Pilot* war der weltweit erste eiserne Eisbrecher.

Im Winter 1870/71 war unterhalb von Hamburg die Elbe 53 Tage lang durch eine Eissperre blockiert. Daher gründete eine Gruppe von Kaufleuten und Reedern am 16. Februar 1871 das „Comité für die Beseitigung künftiger Schiffssperren auf der Elbe“, um einen Eisbrecher zu finanzieren – und schrieb den Bau aus. Der Entwurf des Konstrukteurs Carl Ferdinand Steinhaus erhielt den Zuschlag.

Nur ein Propeller

Der Eisbrecher *Nr. 1* war bis 1956 in Dienst. Ein weiteres nach diesen Kriterien gebautes Schiff, die *Hofe*, stand von 1878 bis 1976 als Eisbrecher im Einsatz. Dies zeigt, wie perfekt die Konstruktion von Steinhaus gewesen ist. Die Hamburger Eisbrecher werden bis heute nur durch einen Propeller angetrieben, was den Vorteil hat, dass dieser besser gegen Schläge von Eisschollen geschützt ist als zwei Propeller. Die kleineren Eisbrecher wurden in der eisfreien Zeit im Baggerei- und Schifffahrtsbetrieb eingesetzt, um Schuten zu verholen. Die großen Eisbrecher *I-III* lagen dagegen in der eisfreien Zeit auf.

Im Winter 1929 zeigte sich, dass die Eisbrecherflotte mittlerweile veraltet war. Die Weltwirtschaftskrise wirkte sich jedoch auch

auf das Budget des Hamburger Amtes für Strom- und Hafenbau negativ aus, sodass zu jener Zeit kein weiteres Fahrzeug beschafft werden konnte. Erst die harten Winter während des Zweiten Weltkriegs und insbesondere der bitterkalte Winter 1946/47, in dem an 103 Tagen Eis gebrochen werden musste, brachten die Wende: Es war unvermeidbar, neue Eisbrecher zu bauen, und so kamen 1949 die *Otto Höch* und 1950 *Johannes Dalmann* in Dienst.

Bitterkalte Winter

Beide Schiffe hatten Dampfmaschinen mit Wasserrohrkesselanlagen. Obwohl der Dieselmotor ein niedrigeres Leistungsgewicht besaß und keine Betriebsunterbrechungen durch Reinigen der Kesselanlage anfielen, entschied man sich für eine kohlegefeuerte Wasserrohrkesselanlage. Eine Ölfeuerung wäre zu schwer gewesen, die Einbaulänge eines Dieselmotors zwar nicht länger als die einer Dampfmaschine, das entscheidende Argument gegen den Einbau eines Dieselmotors jedoch war die Umsteuerung.

Dieser Vorgang musste in zehn bis 15 Sekunden durchgeführt werden können. Ein direkt umsteuerbarer Dieselmotor würde dadurch außergewöhnlich stark belastet werden. Zudem wäre der Luftbedarf außerordentlich hoch und würde eine große Anzahl an Luftflaschen oder einen großen Kompressor erfordern. Außerdem konnte es passieren, dass Motoren nach dem Umsteuern nicht zuverlässig wieder ansprangen, wegen der vielen bewegten Teile war er sehr wartungsintensiv. Während des Eisbrechens schlägt der Propeller immer wieder auf Eisschollen, wird dadurch gebremst und kann sogar zum Stillstand kommen. Diesen außerordentlichen Belastungen kann eine Dampfmaschine aufgrund ihrer inneren Elastizität nachgeben, ein Dieselmotor würde in einem solchen Fall einen Schaden erleiden..





SCHIFFSSCHICKSAL: *Heinrich Hübbe*, benannt nach einem bekannten deutschen Wasserbauingenieur, 1987 vor Bunthaus beim Eisbrechen. Der knapp 22 Meter lange und 5,7 Meter breite Schlepper und Eisbrecher war Mitte Oktober 2013 auf Höhe des Rissener Ufers bei einem Anlegemanöver gesunken. *Heinrich Hübbe* wurde kurz darauf geborgen und ist seit dem Einbau eines neuen Motors im Januar 2014 wieder einsatzbereit

Fotos: Hans-Peter Treike

IN SEINEM ELEMENT: *Eisfuchs* war der erste deutsche Eisbrecher und kam im Hamburger Hafen zum Einsatz

Foto: Christian Ostersehlte

Daher hätte eine Rutschkupplung oder eine Flüssigkeitskupplung eingebaut werden müssen, was wiederum zu mehr Gewicht sowie zu höheren Baukosten geführt hätte. Auch bei den Hilfsmaschinen sah man den Dampfantrieb als Vorteil. So waren 1950 elektro-hydraulische Ruderanlagen noch nicht zuverlässig genug. Nicht zuletzt ist bei einer Dampfmaschine immer ausreichend Dampf für die Heizung vorhanden.

Eingespielte Teams

Das ausschlaggebende Argument dafür, einen Dampfeisbrecher zu bauen, war die Vertrautheit des Personals mit Dampfmaschinen. Es musste gewährleistet sein, dass die Besatzungen beim Schichtwechsel schnell getauscht werden konnten, ohne dass man Personal aufwendig anlernen musste.

Parallel dazu fiel der Entschluss, den Eisbrecher *Hofe* zum Motorschiff umbauen zu lassen, um erste Erfahrungen mit einem Die-



DAMALS BRANDNEU: Der 1949 gebaute Eisbrecher *Otto Höch* auf einem Slip im Technischen Betrieb Harburg Foto: Jens Bald

SCHWESTERSCHIFFE: *Johann Reinke* und *Christian Nehls* auf Gästefahrt nach der Taufe im Januar 2016
Foto: Andreas Westphalen

AM HAKEN: Stapelhub von *Johann Reinke* auf der Hitzler-Werft in Lauenburg
Foto: Hitzler-Werft

selmotor zu machen. In die *Hofe* wurde ein 680 PS starker U-Boot-Dieselmotor der Firma WUMAG eingebaut. Um die gefürchteten Stöße von Eisschollen abzufangen, erhielt das Fahrzeug eine hydrostatische Schlupfkupplung in die Wellenleitung.

Laufende Verbesserungen

Die 1955 in Dienst gestellte *Christian Nehls* hatte erstmals einen Dieselmotor und ein Wendegetriebe. Aus Kostengründen verzichteten die Verantwortlichen auf eine Rutschkupplung, sondern überdimensionierten dafür das Getriebe, um Schläge von Eisschollen besser aufnehmen zu können. Die Einsatzleitung der Schiffe verbesserte sich durch Sprechfunk, der eine bessere Koordinierung der Einsätze gewährleistete.

Obwohl die Hitzler-Werft in Lauenburg 1952 den Flusseisbrecher *Wisent* mit einer Unwuchtanlage ausrüstete, wurde auf keinem neu gebauten Hamburger Eisbrecher eine solche Anlage eingebaut. Hierfür gibt es gute Gründe. Im Hamburger Hafen wird nicht in erster Linie Kerneis gebrochen. Stattdessen soll der Ablauf von Eisschollen stromabwärts ermöglicht werden, damit der Schiffsverkehr in den Hafenbecken und Kanälen ungestört bleibt.

Durch diese Aufgaben sind die Abmessungen der Eisbrecher festgelegt. Für die kleinen Eisbrecher wäre eine Unwuchtanlage viel zu groß, zudem würde sie das ganze Jahr über Platz in Anspruch nehmen, aber nur während der Eiszeit Nutzen bringen. Hinzu kommen die hohen Investitions- und Instandhaltungskosten der Anlage.

In die Jahre gekommen

Besonders der Winter 1986/87 ist den Besatzungen der Eisbrecher des „Amtes für Strom- und Hafenbau" in bester Erinnerung geblieben. Von Anfang Januar bis Mitte Februar mussten die Eisbrecher gegen das Eis ankämpfen. Der unvergessliche Winter hat die Stadt Hamburg zirka 1,2 Millionen D-Mark gekostet. Hilfe von privaten Schleppern im Eisbrechdienst brachte aufgrund ihrer ungeeigneten Rumpfformen selten Nutzen. Oft fuhren sich diese Fahrzeuge fest und mussten wiederum von den Eisbrechern der Stadt freigebrochen werden. Einzig die beiden privaten Schlepper *Moorburg* der Reederei Bernd und *Hai* der Reederei Elbe-Schifffahrts-Kontor konnten damals die Hamburger Eisbrecherflotte sinnvoll unterstützen.

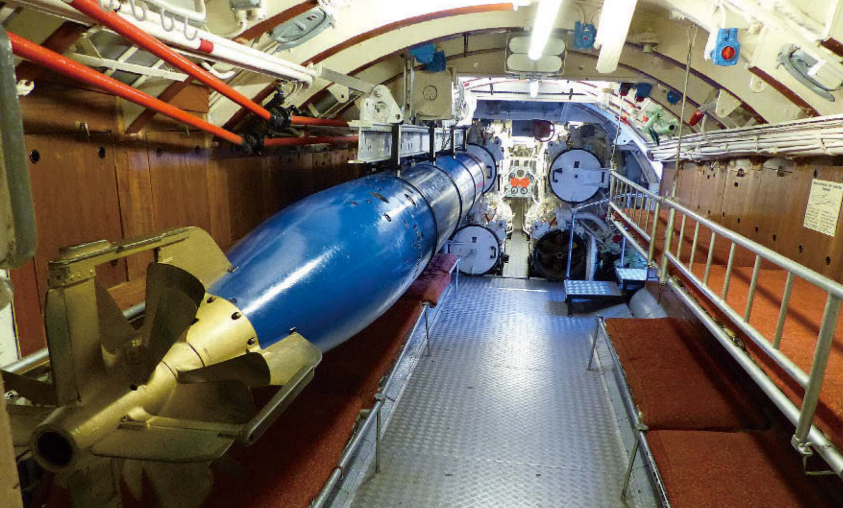
In den vergangenen Jahren fiel nur der kalte Winter 2010/11 auf, in dem sich zeigte, dass die Eisbrecher in die Jahre gekommen und viele Fahrzeuge erneuerungsbedürftig waren. Bereits 2006 hatte die *Johannes Dalmann* einen schweren Maschinenschaden und eigentlich wollte man sie schon außer Dienst stellen. Da jedoch so schnell kein adäquater Ersatz zur Verfügung stand, wurde der Motor instand gesetzt.

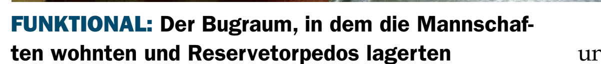
Eisbrecher dienen durch ihre Arbeit auch dem Hochwasserschutz. Sie vermeiden Überschwemmungen, die durch bis auf die Gewässersohle reichende Eisstauungen verursacht werden können. Sie sind ein wichtiger Teil des Katastrophenschutzes und daher fester Bestandteil der Hamburger Hafeninfrastruktur. Aus diesem Grund entschied sich die Stadt Hamburg 2014 zum Bau von vier neuen Eisbrechern: *Christian Nehls*, *Johann Reinke*, *Hugo Lentz* und als Flaggschiff der Eisbrecher-Flotte *Johannes Dalmann*. ⚓

HAMBURGER EISBRECHER Konstruktionskriterien

- Geringe Schiffsabmessungen bei größtmöglicher Maschinenleistung
- Ausfallende Spanten im Bereich der Wasserlinie
- Vermeidung von geraden Linien im Bereich der Wasserlinie
- Hochziehen des Kiels bis zum Vordersteven
- Geringe Anfangsstabilität

TECHNIK | Faszination Schiff





FUNKTIONAL: Der Bugraum, in dem die Mannschaften wohnten und Reservetorpedos lagerten



ZAUBERKÜNSTLER: Dem Smut standen nur drei Herdplatten für warme Mahlzeiten für durchschnittlich 48 Mann zur Verfügung

Bugraum an. Er diente als Wohnraum für die Mannschaftsdienstgrade und zugleich als Lagerraum für Reservetorpedos und Verpflegung, was zumindest zu Anfang der Unternehmung zu einer qualvollen Enge führte, wie Szenen aus dem Film *Das Boot* eindrucksvoll zeigen.

Nach achtern folgte der Wohnbereich für Portepee-Unteroffiziere und Offiziere. Außerdem war hier an Backbord die einzige benutzbare Toilette für die gesamte Besatzung vorhanden. Mit der Wohnecke für den Kommandanten an Backbord sowie Funk- und Horchraum an Steuerbord fand dieser Bootsbereich seinen Abschluss. Von außen betrachtet war dies etwa die Vorderkante des Turms.

Über ein druckfestes Kugelschott gelangte man nun in die unter dem Turm gelegene Zentrale des Bootes. Hier waren Führungsmittel wie Luftzielfernrohr und Navigationstisch zu finden wie auch Bedienelemente der Tiefen- und Seitenruder, Ventile, Manometer und Messgeräte für die Flut-, Lenz- und Trimmanlagen. Die Zentrale setzte sich über ein verschließbares Luk nach oben in den unteren Turmteil fort. An dieser Stelle war das Angriffssehrohr platziert. Über eine zweite Luke erreichte man die Brücke.

Toilette als Lagerraum

Die Haupttauchzelle und ein Kraftstoffbunker lagen unter der Zentrale innerhalb des Druckkörpers, außerhalb desselben im Bug- und Heckbereich jeweils weitere Tauchzellen. Die Tauchzeit der VII-C-Boote betrug etwa 30 Sekunden, je nach Lage auch etwas weniger. Die Trimmzellen zum Aussteuern des Bootes bei Unterwasserfahrt waren wiederum vorn und achtern im Druckkörper untergebracht.

Nach der Zentrale kam in Richtung Achterschiff der wieder durch ein druckfestes Kugelschott abgetrennte Wohnraum der Unteroffiziere. In diesem Abschnitt befanden sich auch die Kombüse sowie eine weitere Toilette, die aber in der Regel als Lagerraum genutzt wurde und so für ihren eigentlichen Zweck nicht zur Verfügung stand. In dem sich

TECHNISCHE DATEN U-Boote Typ VII

Typ	VII A	VII B	VII C	VII C/41	VII C/42	VII D	VII F
Anzahl (geplant)	10	24	593	239	165	6	4
Anzahl (gebaut)	10	24	571	88	0	6	4
Verdrängung (↑/↓ t)	626/745	753/857	761/865	759/860	999/1.099	965/1.080	1.084/1.181
Länge (m)	64,51	66,50	67,10	67,20	68,70	76,90	77,60
Breite (m)	5,85	6,20	6,20	6,20	6,90	6,40	7,30
Tiefgang (m)	4,37	4,74	4,80	4,80	5,10	5,00	4,90
Tauchtiefe (m)	200	200	200	250	200	200	200
Besatzung	44	44	44	44	45	44	46
Dieselmotoren (PS)	2 x 1.150	2 x 1.400	2 x 1.400	2 x 1.400	2 x 2.200	2 x 1.400	2 x 1.400
Elektro-Fahrmotoren (PS)	2 x 375	2 x 375	2 x 375	2 x 375	2 x 375	2 x 375	2 x 375
Kraftstoff (t)	67	108	113	113	159	169	199
Geschwindigkeit (↑/↓ kn)	16,0/8,0	17,2/8,0	17,2/7,6	17,0/7,6	18,6/7,6	16,0/7,3	16,9/7,9
Fahrbereich (sm/kn) (↑)	4.300/12	6.500/12	6.500/12	650/12	10.000/12	8.100/12	9.500/12
Fahrbereich (sm/kn) (↑)	90/4	90/4	80/4	80/4	80/4	70/4	75/4
Torpedorohre (Bug/Heck)	4/1	4/1	4/1	4/1	4/1	4/1	4/1
Torpedos	11	14	14	14	16	14	14 + 27
Bemerkungen						Minen-U-Boot	Torpedo-Transportboot

HERZSTÜCK: Das Sehrohr und weitere technische Ausrüstung in der Zentrale

nach achtern anschließenden Motorenraum standen zwei Dieselmotoren mit einer Leistung von jeweils 1.400 PS. Dabei handelte es sich bei den meisten der Boote um Germania-Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren F 46. Auf einigen Booten kamen auch MAN-Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren M 6 V 4/46 zum Einbau. Die Dieselmotoren waren über eine Kupplung mechanisch auf je eine Welle geschaltet.

Ab 1943 mit Schnorchel

Räumlich durch ein Schott getrennt, schloss sich nach achtern der E-Maschinenraum an. Groß im Raum standen mit schmalem Durchlass die beiden Schalttafeln (Schaltschränke). Direkt unter ihnen waren die Elektrofahrmotoren eingebaut. Hierbei handelte es sich um Doppelanker-E-Maschinen unterschiedlicher Hersteller (AEG = Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft, BBC = Brown, Boverie & Co., GL = Garbe, Lahmeyer & Co., SSW = Siemens-Schuckert-Werke) mit je 375 PS Leistung.
Auch sie wirkten über eine Kupplung jeweils auf eine Welle. Nach entsprechender Schaltung dienten sie bei Überwasserfahrt als Ladegeneratoren für die Batterie. Ab September 1943 kam der Schnorchelmast zur Einführung. Damit war es nun auch möglich, die Diesel bei Unterwasserfahrt zu betreiben und die Batterie aufzuladen.

Die Batterie ließ sich in zwei Halbbatterien mit jeweils 62 Zellen unterteilen. Die Einbauorte lagen unter den Wohnbereichen der Unteroffiziere und der Offiziere respektive Portepee-Unteroffiziere. Im hinteren Teil des E-Maschinenraums befand sich das achtere Torpedorohr.



2.800 PS: Motorenraum mit den beiden Dieselmotoren mit Blickrichtung nach achtern



BESTECK: Navigationstisch zur Bestimmung des eigenen und des feindlichen Standortes

Die U-Boote des Typ VII C waren reine Tauchboote. Waren die Energiereserven der Batterie aufgebraucht, mussten sie zwangsläufig an die Oberfläche, was in den ersten Kriegsjahren noch kein größeres Problem darstellte. Doch mit der Zeit gerieten die Boote gegenüber der gegnerischen U-Boot-Abwehr immer mehr ins Hintertreffen. Den zunehmend leistungsfähigeren Sensoren wie ASDIC und Radar, aber insbesondere den nach und nach auch auf hoher See zum Einsatz kommenden Flugzeugen konnten die Boote kein wirklich wirkungsvolles Abwehrmittel entgegensetzen. Jede Feindfahrt wurde spätestens ab 1943 zu einem hochriskanten Unternehmen. Entsprechend zahlreich waren die Verlustzahlen.

Zu lange hatte man an einem bewährten Bootstyp, der in den Anfangsjahren des Krieges zwar eine enorme Kampfkraft gezeigt hatte, aber in seiner technischen Entwicklung letztendlich dann doch stehen geblieben war, festgehalten und Neu- und Weiterentwicklungen nicht rechtzeitig forciert. Letztlich war der Typ VII C bei aller Leistungsfähigkeit noch Weltkrieg-I-Technologie. Erst die Elektro-U-Boote der Typen XXI (siehe *Schiff Classic* 1/2017) und XXIII stellten einen deutlichen technischen Fortschritt dar, hatten aber keinen Einfluss mehr auf den Kriegsverlauf. ⚓

TECHNIK | Faszination Schiff

TECHNIK | Faszination Schiff



TECHNISCHES MUSEUM: U 995 am Strand von Laboe ist seit 1972 Besuchermagnet. Das Boot war 1943 in Dienst gestellt worden und absolvierte neun Feindfahrten

Alle Fotos: Hans Karr

U-Boot Typ VII C

Arbeitstier der Kriegsmarine

Am 30. Juli 1940 wurde mit U 93 das erste VII-C-Boot in Dienst gestellt. Bis 1945 sollten diese Unterseeboote die Hauptlast in der Schlacht im Atlantik tragen. Mit 659 Einheiten sind sie die größte je gebaute Schiffsklasse

Von Hans Karr

Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs kam auch das Aus für deutsche U-Boote. Nach dem Versailler Vertrag waren sie für Deutschland nicht mehr erlaubt. Dennoch zeigten Marineführung und Werften großes Interesse daran, das vorhandene Fachwissen zu erhalten. Aus geografischen und politischen Gründen wurde deshalb in den Niederlanden das Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS) gegründet, in dem zahlreiche deutsche Ingenieure sich weiterhin mit dem U-Boot-Bau beschäftigten.

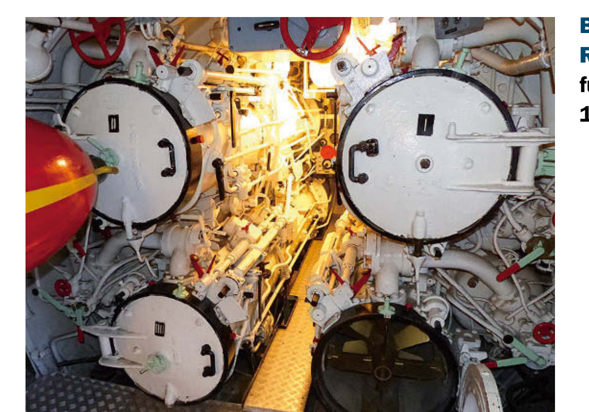
Auf diese Weise kam es zur Zusammenarbeit mit mehreren Ländern. Nach IvS-Plänen baute man im Ausland U-Boote für Finnland, Rumänien, Schweden, Spanien, die Türkei und die Sowjetunion. Somit war es ab 1935, nach dem Fortfallen der Restriktionen des Versailler Vertrages, der deutschen Kriegsmarine verzugslos möglich, eine neue U-Boot-Waffe aufzubauen, zumal bereits zuvor unter größter Geheimhaltung die entsprechenden Entwicklungsarbeiten und schiffbaulichen Vorarbeiten durchgeführt worden waren.

Flottenabkommen 1935

Als offiziellen Ausgangspunkt und als legale Basis für den neuen deutschen U-Boot-Bau kann man das am 18. Juni 1935 in London unterzeichnete deutsch-



KEINE PRIVATSPHÄRE: Zwei Kojen im Wohnraum der Portepee-Unteroffiziere vermitteln einen Eindruck von der Enge an Bord



BUGTORPEDOROHRE: Insgesamt führte der Typ VII C 14 Torpedos mit

britische Flottenabkommen ansehen, in dem man ein Stärkeverhältnis der beiden Flotten von 35 zu 100 festgelegt hatte. Bei den U-Booten durfte Deutschland sogar bis zu 100 Prozent der britischen Stärke bauen, wobei jedoch jede Steigerung über 35 Prozent zu Lasten der Tonnagen bei den anderen Schiffsklassen angerechnet werden sollte. Deutschland beschränkte sich in diesem Punkt zunächst auf 45 Prozent und durfte damit eine U-Boot-Tonnage von rund 23.700 Tonnen bauen.

Noch im Jahre 1935 stellte die Marine mit U 1 bis U 17 die ersten U-Boote des Typs II A (254/303 Tonnen) in Dienst. Im April und Mai 1936 liefen mit U 25 und U 26 zwei Boote des Typs I A (862/983 Tonnen) als große Atlantikboote der Flotte zu und im Juli folgte mit U 33 das erste U-Boot des Typs VII A (626/745 Tonnen). Während der Typ II A als Küsten-U-Boot eine eigene Entwicklungsrichtung darstellte, erprobte man die beiden anderen für die Atlantik-Kriegführung geeigneten Typen.

Schrittweise Entwicklung

Im Endergebnis gab man dem Typ VII A den Vorzug und beschloss den Weiterbau dieses Bootstyps. Die Baureihe setzte sich fort mit dem Typ VII B (größere Reichweite) und mündete in die Entwicklung von Typ VII C, der wegen des Einbaus eines aktiven Schallortungsgerätes um 60 Zentimeter verlängert werden musste.

Am 30. Juli 1940 stellte die Marine mit U 93 das erste VII-C-Boot in Dienst. Bis 1945 sollten diese U-Boote die Hauptlast in der Schlacht im Atlantik tragen. Mit 659 gefertigten Einheiten sind sie die größte je gebaute Schiffsklasse. Zählt man die Typ-Varianten VII A, VII B, VII D und VII F noch hinzu, so kommt man auf eine Gesamtsumme von 703 gebauten U-Booten des Typs VII. Der Vollständigkeit halber sei auch noch die gleichzeitige Entwicklung und der Bau des vergrößerten und für weiträumige ozeanische Verwendungen vorgesehenen Typs IX (1.032/1.153 Tonnen) erwähnt, dessen erstes Boot U 37 im August 1938 den Dienst aufnahm und von dem in mehreren Varianten bis Kriegsende 204 Einheiten gebaut wurden. Das Hochsee-Tauchboot Typ VII C war ein Einhüllenboot von rund 67 Meter Länge, das heißt: Der Druckkörper bildete zugleich auch die Außenwand des Bootes. Vorn und achtern waren Verkleidungen angesetzt und im oberen Teil ein Decksbereich aufgeschweißt.

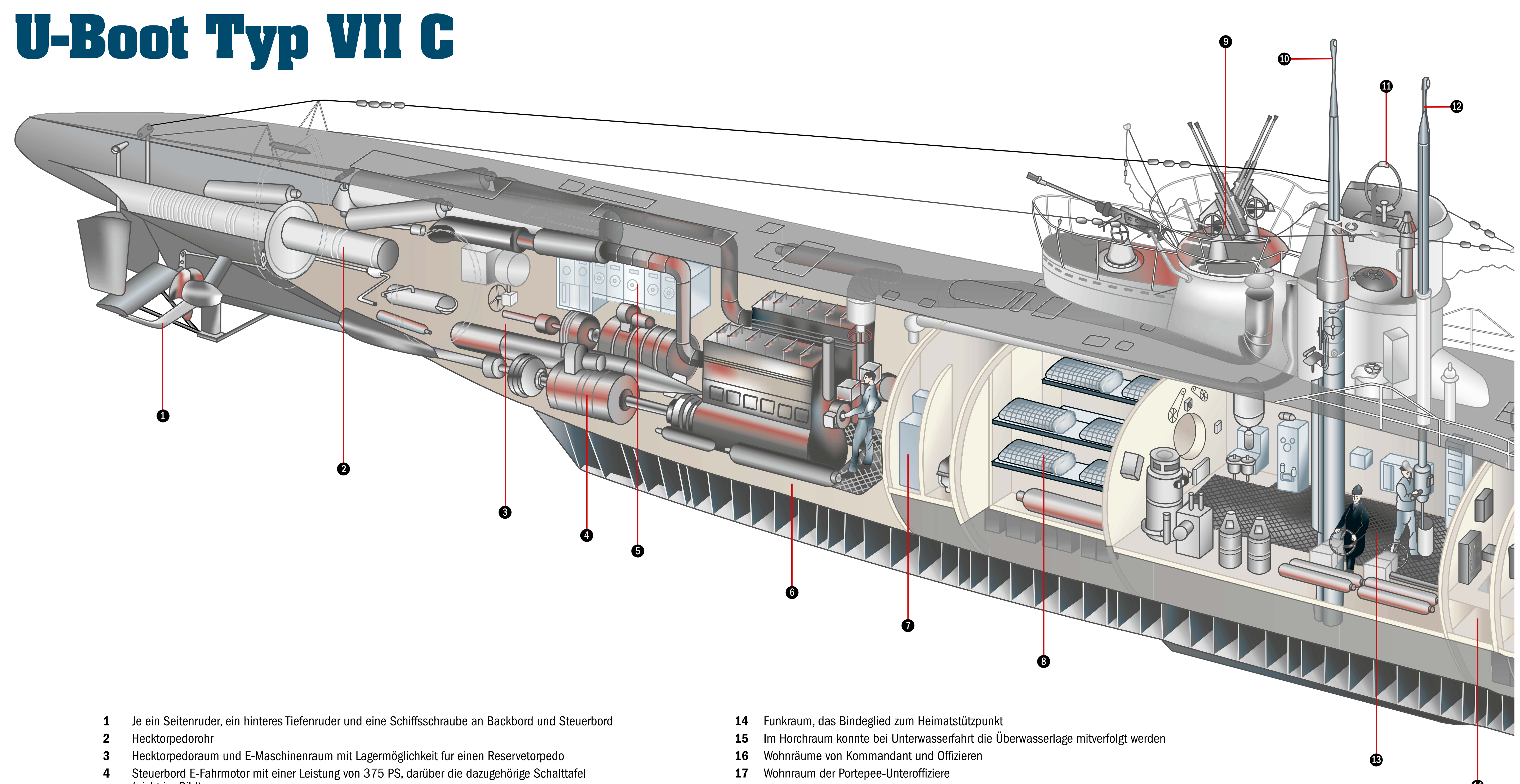
Diese Bereiche waren im Tauchzustand frei durchflutet. Der Druckkörper, in dem sich das gesamte Leben der Besatzung abspielte und der alle technischen Einrichtungen zum Betrieb des Bootes enthielt, war nochmals in sechs Abteilungen unterteilt. In Abteilung I und VI war oben ein größerer Durchbruch als Montageluk für die Torpedobeladung vorhanden. In Abteilung IV befand sich als weitere große Druckkörper-Durchbrechung das Turmluk, über das die Besatzung in der Regel das Boot betrat und verließ.

Typisch für die Boote und gut erkennbar waren die in Höhe des Turms beidseitig als Satteltanks auf den Druckkörper aufgesetzten Kraftstoffbunker. War anfangs noch ein 8,8-Zentimeter-Geschütz vor dem Turm platziert, so kam dieses im Kriegsverlauf von Bord beziehungsweise bei Neubauten schon gar nicht mehr zum Einbau. Dafür erhielten die Boote, den kriegsbedingten Erfordernissen entsprechend, eine verstärkte Flakbewaffnung, die auf dem Turm in dem vergrößerten und entsprechend angepassten Wintergarten zur Aufstellung kam. Den vorderen Teil des Bootes bildete der Torpedoraum mit den vier Bugtorpedorohren. Nahtlos und räumlich eine Einheit bildend, schloss sich nach achtern der



GEGEN FEINDLICHE FLIEGER: Flakbewaffnung mit einem 3,7-Zentimeter-Geschütz und zwei 2-Zentimeter-Geschützen in Doppellafette

U-Boot Typ VII C



EINSATZPAUSE: Der Verschleiß im rauen Atlantik war hoch. Dieses VII-C-Boot befindet sich im Trockendock, wo es gerade gewartet wird
Foto: picture-alliance/arkivi

DER ALTE: Heinrich Lehmann-Willenbrock gehörte zu den U-Boot-Assen
Foto: Scherl/Sueddeutsche Zeitung Photo

EINSAMER WOLF: Ein Boot vom Typ VII C befindet sich auf Feindfahrt im Atlantik. Die Männer auf der Brücke halten indes nicht nur nach „Beute“, sondern vor allem nach U-Boot-Jägern Ausschau
Foto: picture-alliance/Sueddeutsche Zeitung Photo

1 Je ein Seitenruder, ein hinteres Tiefenruder und eine Schiffsschraube an Backbord und Steuerbord
2 Hecktorpedorohr
3 Hecktorpedoraum und E-Maschinenraum mit Lagermöglichkeit fur einen Reservetorpedo
4 Steuerbord E-Fahrmotor mit einer Leistung von 375 PS, darüber die dazugehörige Schalttafel (nicht im Bild)
5 Backbord-Schalttafel, darunter der Backbord-E-Fahrmotor mit 375 PS Leistung
6 Motorenraum mit den beiden Dieselmotoren von jeweils 1.400 PS Leistung
7 Kombüse (Backbord) und die in der Regel als Lagerraum genutzte Toilette (Steuerbord)
8 Wohnraum der Unteroffiziere
9 An der Achterkante des Turms, im sogenannten Wintergarten, war die Flakbewaffnung eingerüstet, in der Regel ein 3,7-Zentimeter-Geschütz und zwei 2-Zentimeter-Zwillingsgeschütze
10 Angriffssehrohr
11 Funkpeilrahmen
12 Luftzielsehrohr
13 In der Zentrale befanden sich die Führungsmittel und die technischen Bedien- und Steuereinrichtungen
14 Funkraum, das Bindeglied zum Heimatstützpunkt
15 Im Horchraum konnte bei Unterwasserfahrt die Überwasserlage mitverfolgt werden
16 Wohnräume von Kommandant und Offizieren
17 Wohnraum der Portepee-Unteroffiziere
18 Die einzige benutzbare Toilette (Backbord) und der Proviantraum (Steuerbord)
19 Unter den Flurplatten des Mannschaftswohnraums befand sich der Lagerraum für Reservetorpedos
20 Der Wohnraum für Mannschaftsdienstgrade wurde auch als weiterer Lagerraum sowohl für Torpedos wie auch für Verpflegung genutzt
21 Der Bugtorpedoraum mit den vier Torpedorohren schloss sich nahtlos an den Mannschaftswohnraum an und bildete mit diesem eine räumliche Einheit
22 Das beidseitig vorhandene vordere Tiefenruder diente, wie auch das hintere Tiefenruder, der exakten Tiefensteuerung bei Tauchfahrt
23 Anker und Ankereinrichtung
24 Die Torpedoklappen waren die stromlinienförmige äußere Verkleidung der Torpedorohre
25 Druckluftbehälter

Grafik: Anneli Nau, wissenschaftliche Beratung: Hans Karr, Fregattenkapitän a. D.



Vorstoß gegen die Northern Patrol

Schlachtschiffe auf Kriegsmarsch

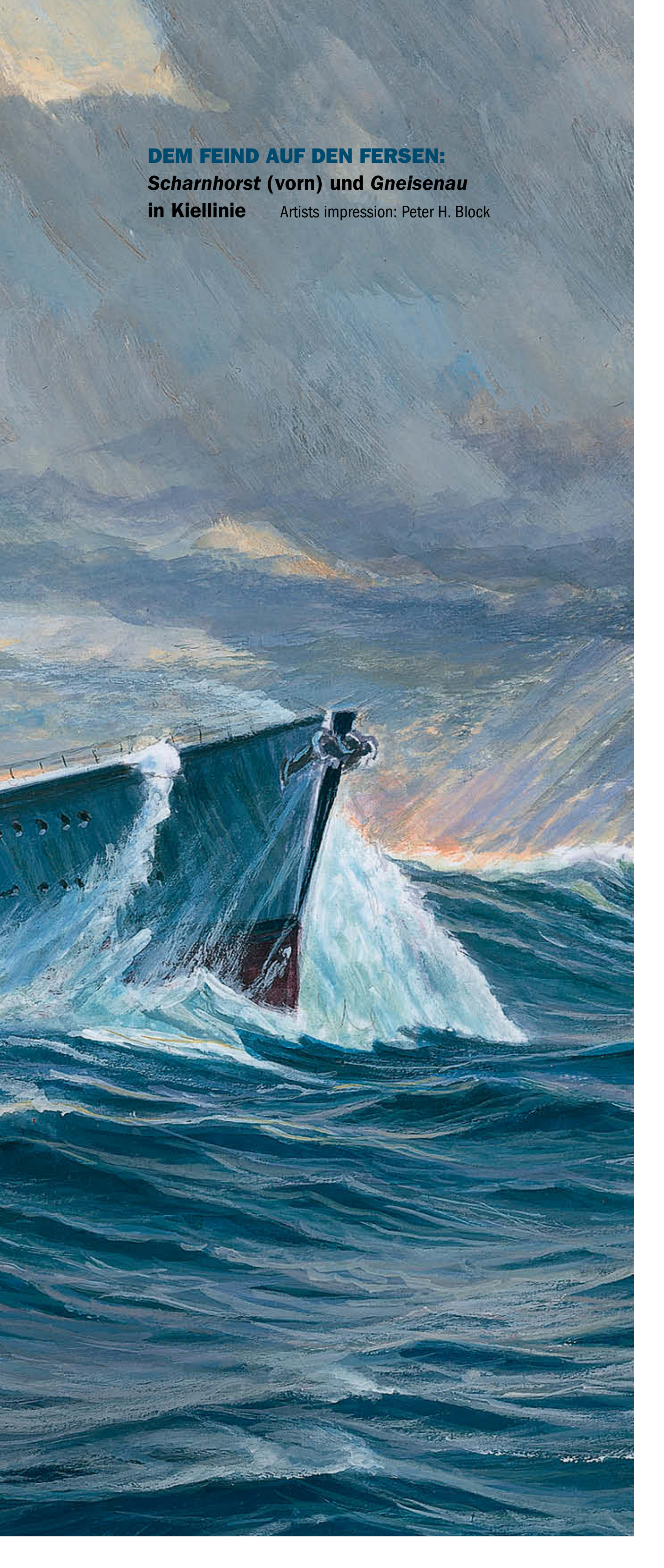
Scharnhorst **und** ***Gneisenau*** **versenken die** ***Rawalpindi***

Von Peter H. Block

Dienstag, 21. November 1939.

„Alles mal herhören, hier spricht der Kommandant!" Ein kurzes Räuspern war zu hören, dann schallte die sonore Stimme von Kapitän zur See Kurt Caesar Hoffmann über die Lautsprecheranlage wieder durch die Decks: „Wir sind zusammen mit *Gneisenau* ausgelaufen, um einen Angriff auf die Bewachungsstreitkräfte der Engländer zwischen Island und den Färöern durchzuführen, der sogenannten Northern Patrol. Zerstörer fahren bis morgen Mittag U-Boot-Sicherung und werden dann entlassen. Nach Passieren Außenjade-Feuerschiff zieht die Kriegswache auf. Ich mache besonders auf die Wichtigkeit guten Ausgucks aufmerksam, feindliche U-Boote liegen stets auf Lauerstellung vor der Deutschen Bucht. Lieber einmal zu viel melden als zu wenig! Ende."

„Knack", machte der Lautsprecher. „Island? Färöer?" Fragende Blicke der jungen Männer in der Mannschaftsmesse richteten sich auf den älteren Obergefreiten an der



DEM FEIND AUF DEN FERSEN:
Scharnhorst* (vorn) und *Gneisenau
in Kiellinie Artists impression: Peter H. Block

Stirnseite der Back. Sie wussten, er war vor dem Krieg auf einem Fischdampfer gefahren. Der sollte die Gegend also recht gut kennen.

„Ihr habt's ja gehört" brummte der in seinen sauber gestutzten Bart. „Wird 'ne lausige Sache werden, das. Wer jetzt noch keine Seebeine hat, der kriegt da oben welche."

„So schlimm?"

„Schlimmer! Färöer, das heißt Sturm und schwere See. ‚Rosengarten' nannten wir die Gegend. Und Island? Auch nicht besser. Egalweg Weststurm, steile Küste, nackte Felsen. Und da sollen wir hin? Na Mahlzeit."

Unbehaglich sahen sich die jungen Männer an. Schließlich war es ihr erster Kriegseinsatz. Aber übertrieb der Oberschnäpser nicht ein wenig? Sturm, schwere See – na gut. Aber letztlich fuhren sie ja nicht auf einem Heringsfänger, sondern auf einem 38.000-Tonnen-Schlachtschiff. Und das sollte das bisschen Seegang schon aushalten. Dachten sie …

In der Nacht des folgenden Tages erreichten die beiden Schlachtschiffe das Ende des eigenen Minenwarngebietes und passierten gegen 2 Uhr den Westeingang des Skagerrak. Mit 27 Knoten (50 km/h) Marschfahrt jagten die beiden Schiffe parallel zur norwegischen Küste durch die Nacht, Kurs 330 Grad; voraus die *Gneisenau* mit der Flagge des Flottenchefs, Admiral Marschall, im Großtopp. Geisterhaft leuchtete die schäumende Hecksee des Flaggschiffes herüber zur *Scharnhorst*.

„Schon merkwürdig", meinte der Erste Artillerieoffizier (I. AO), Fregattenkapitän Löwisch, der aus dem gepanzerten Leitstand auf die Brücke getreten war. „Absolut nichts in Sicht. Dabei haben wir doch die Route England–Norwegen gekreuzt. Aber die See ist wie leergefegt."

„Mir auch unverständlich", erwiderte Korvettenkapitän Gießler, seines Zeichens Navigationsoffizier (NO). Er musste laut werden, um sich gegen das Heulen des Fahrtwindes verständlich zu machen. „Aber offensichtlich haben die Tommies unser Auslaufen noch nicht spitzgekriegt. Funkmess sagt auch nichts?"

> **„SCHON MERKWÜRDIG. ABSOLUT NICHTS IN SICHT. DIE SEE IST WIE LEERGEFEGT"**
>
> **I. AO Fregattenkapitän Löwisch**

„Nichts!" bestätigte der I. AO und blickte hoch zum Vormars, wo die Drehhaube mit den matratzenähnlichen Antennen des Funkmess-Ortungsgerätes (Radar) kreiste. „Keine Ortung." Er duckte sich, als ein vom Vorschiff aufsteigender Gischtschauer prasselnd über die offene Brücke fegte. „Sieht fast so aus, als ob der Tommy nicht mehr zur See fahren würde."

Er irrte sich, denn die Royal Navy war hier durchaus präsent. Nur hatten ihre Patrouillen die Bewegungen der beiden deutschen Schiffe nicht mitbekommen.

„Verdammt holpriges Pflaster hier!" Der Artillerieoffizier wischte sich mit dem Schal durchs nasse Gesicht. „Wird hoffentlich nicht so bleiben."

„Wird es aber – hoppla!" Der NO griff haltsuchend ans Schanzkleid, als das Schiff in einer Rollbewegung nach Steuerbord überholte. „Unser Wetterfrosch meint, in Höhe Shetlands kriegen wir Stiehm mit Stärke acht bis neun."

Der „Wetterfrosch", der Bordmeteorologe, sollte recht behalten. Am Nachmittag des Tages blies der Wind mit Stärke neun aus Südwest und legte dichte, schaumige Streifen auf das Wasser. Die Schiffe arbeiteten schwer in den heranrollenden Seen, ihr Vorschiff verschwand ständig unter hohen Gischtwolken. Die von Backbord hereinbrechenden und die Außendecks überspülenden Wassermassen verur-

sachten die ersten Schäden an den Geschützen, die Artilleriemechaniker hasteten von einem Defekt zum nächsten. Der Flottenchef ließ zeitweise nur noch zwölf Knoten laufen, um die Schäden in Grenzen zu halten.

Alles atmete auf, als der Wind in der Nacht auf Stärke fünf zurückging. Es stand zwar immer noch eine hohe Dünung, aber die war leichter zu ertragen als die ständigen, bretterharten Orkanböen. Die gröbsten Sturmschäden wurden beseitigt, die Artillerie meldete sich wieder voll gefechtsklar. Im Schiffsführungsstand knackte der Lautsprecher der UK-Sprechverbindung.

„Flottenchef an Scharnhorst: Neuer Kurs 3-1-0! *Scharnhorst* Position Steuerbord-Vorausstaffel einnehmen, Entfernung 1-8-0 hm!"

„Verstanden! Ruder Steuerbord 20, auf 3-5-0 gehen! Maschinen große Fahrt voraus!"

Der Rudergänger wiederholte, die *Scharnhorst* holte nach Steuerbord aus und nahm die befohlene Position an der Steuerbordseite der *Gneisenau* ein. Beide Schiffe trennten jetzt 180 Hektometer (9,7 Seemeilen); so gestaffelt, konnten sie einen weiten Seeraum überwachen. Aber der blieb immer noch leer. Und dem britischen Hilfskreuzer *HMS Rawalpindi* blieben jetzt noch zwölfeinhalb Stunden.

Am frühen Nachmittag dieses 23. November wälzte sich ein großer, grauer Dampfer durch die Nordatlantikdünung in Höhe 63 Grad Nord und zwölf Grad West. Die um 8:20 Uhr heraufgekommene fahle Sonne ließ die nassen Decks des 16.000-Tonners glänzen, der langsam und schwerfällig stampfend auf Nordwestkurs dahinzog: ein ehemaliger Fahrgastdampfer der P & O-Linie, der 1925 bei Harland & Wolff gebaut worden war und den vor sechs Wochen die Royal Navy als Hilfskreuzer vereinnahmt hatte. Er bekam acht 15-Zentimeter-Kanonen in Einzellafetten und wurde als *HMS Rawalpindi* unter Captain Edward C. Kennedy der Northern Patrol zugeteilt. Seine Aufgabe war es, zusammen mit anderen Einheiten den Zugang zum Atlantik zu bewachen.

Missmutig lehnte sich Kennedy an eines der Brückenfenster und blickte hinaus. Alles, was er sah, war grau. Grauer Himmel, graue See. Der Wind peitschte mit Stärke sieben über die Wellenkämme und sein Schiff rollte und stampfte zum Gotterbarmen. ‚Wieder so ein ereignisloser Gammeltag', dachte er bei sich. ‚Keine Rauchfahne, kein Schiff, und wir karren hier herum und blasen nur das Öl durch den Schornstein.' Seufzend schob er die Hände in seine weiten Düffeltaschen und kramte nach seiner Pfeife. Die wenigen hellen Stunden des Tages würden wieder quälend langsam vorüberschleichen.

Er wusste noch nicht, wie sehr er sich irrte.

Das Schrillen des Telefons schreckte ihn auf. Sein Wachoffizier nahm den Hörer ab, lauschte: „Ausguck Krähennest, Sir: Rauchwolke in Rot 1-3-0!"

Also Schiffspeilung 130 Grad an Backbord. Kennedy griff sein Glas und suchte Backbord achteraus die wogende Kimm ab, konnte aber noch nichts ausmachen. Nach Minuten des Starrens meldete sich der Ausguck erneut: „Rauchwolke rechts auswandernd, Sir. Peilt jetzt Rot 1-2-0!"

„Dann ist er schneller als wir." Kennedy wartete geduldig ab, bis auch er die leichte Trübung an der Kimm erkennen konnte. „Ölrauch, würde ich sagen. Kommt langsam von links nach rechts auf. Läuft mir für einen normalen Dampfer etwas zu schnell. Ausguck, wissen Sie schon Näheres?"

„Aye, Sir. Schiff hat einzelnen, hohen Mast, weit hinter seinem Schornstein."

„Danke. Weiter beobachten!" Er überlegte. Einzelner, hoher Mast deutete auf den Großmast eines Kriegsschiffes hin. Aber welches? Einer der eigenen Kreuzer konnte es nicht sein, deren Standorte waren ihm bekannt. Aber feindliche Schiffe waren ihm auch nicht gemeldet. Also – was war das für ein Vogel, der da auf Parallelkurs lief?

„Ausguck an Brücke: Rechts vom Rauch ein niedriger Mast. Darunter, wieder etwas rechts, dunkler Fleck." Die Stimme stockte für Sekunden, schwoll dann an: „Sieht aus, wie das obere Ende eines Gefechtsmastes, Sir!"

Kriegsschiff, also doch! Der Wachoffizier kam von der offenen Brücke wieder herein: „Ich habe zwei Peilungen genommen, Sir. Der Bursche da drüben läuft gut seine 18 Meilen."

Ja, Kennedy hatte es sich schon gedacht. Musste ein verdammt großes und schnelles Schiff sein, das bei diesem Seegang mehr als 18 Knoten lief. Die Bestätigung kam dann auch vom Krähennest: „Gesichtetes Schiff ist deutscher Schlachtkreuzer!"

„WO: Klar Schiff zum Gefecht anschlagen! Standort und Kurs an Funkraum geben, sollen Sichtmeldung an Admiral Northern Patrol vorbereiten! Aber vorher will ich wissen, wer das ist da drüben."

Die Alarmklingeln schrillten durch die Decks und trieben die Männer der Freiwache auf ihre Gefechtsstationen. Die Geschütze wurden besetzt und ausgeschwenkt, der Gefechtsrudergänger nahm seinen Platz auf der Brücke ein, die plötzlich doppelt so viele Leute aufwies. Captain Kennedy hatte zwecks besserer Sicht etwas näher an den Gegner herandrehen lassen, dessen Formen jetzt klarer im Glas zu erkennen waren. Janes *Fighting Ships* wurde aufgeschlagen, suchend glitten die Blicke über die Schiffsfotos. Der auf die Brücke befohlene Ausguck deutete auf eine Abbildung der *Scharnhorst*: „Die ist es, Sir! Die oder ihr Schwesterschiff!"

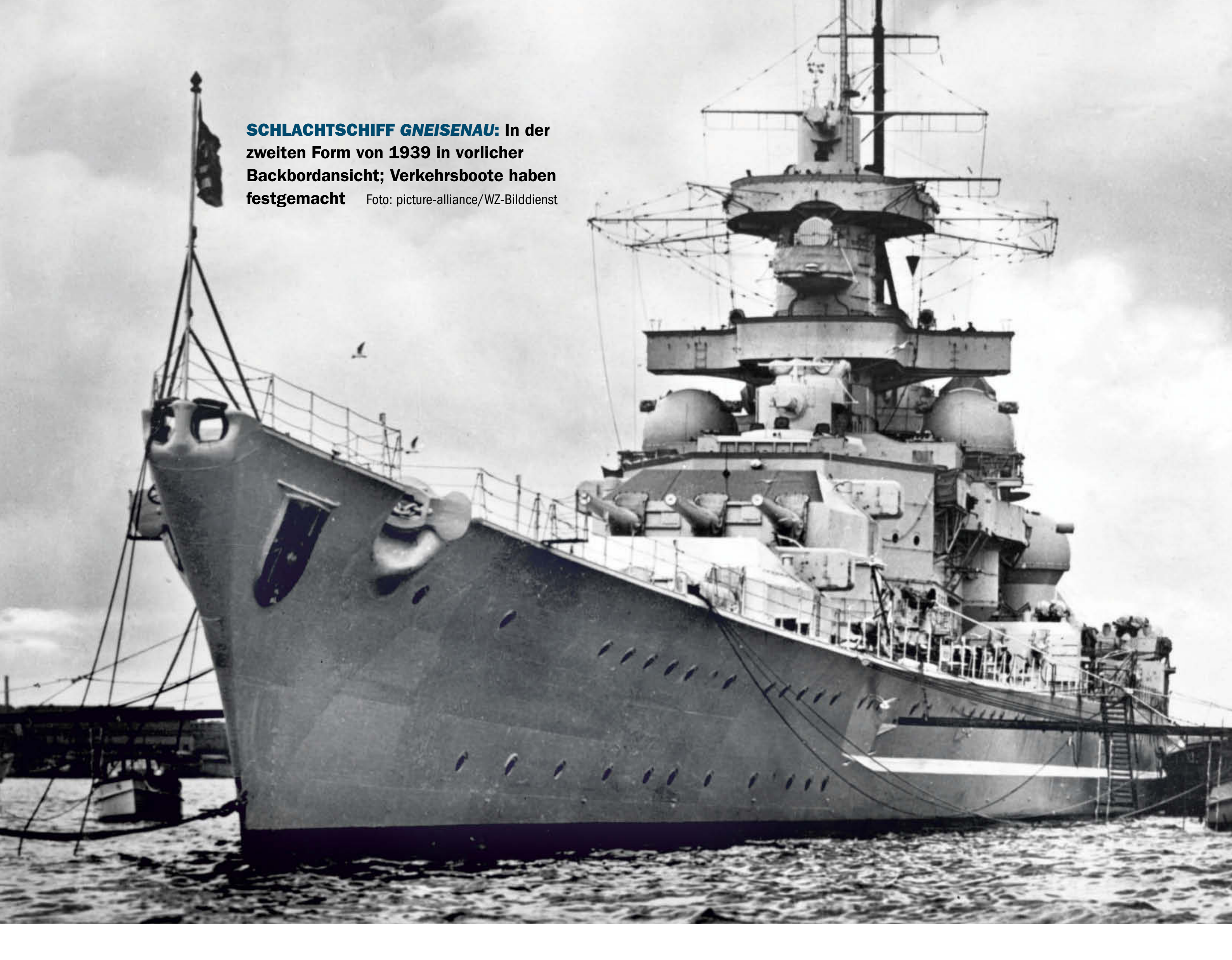
Also ein deutscher Schlachtkreuzer! Oder Schlachtschiff; die Experten waren sich da nicht ganz einig. Der Kommandant holte tief Luft: „Funkspruch absetzen: Feindlicher Schlachtkreuzer in Sicht in Südwest! Standort und Unterschrift. Schnell raus damit!"

Nachdem der Spruch raus war, verglich Kennedy noch einmal das Foto mit dem Anblick des dahinjagenden, gischtumsprühten Schattens an der Kimm – und wurde unsicher. War es nicht doch ein *pocket battleship*? Vielleicht die *Deutschland*? Die deutschen Schiffe sahen ja einander so ähnlich. Und eine Falschmeldung abgeben wollte er auch nicht. Nach kurzer Rücksprache mit seinem WO legte er sich dann fest: „An Funkraum: Gesichtetes Schiff ist die *Deutschland*. Sofort durchgeben!"

Der Ausguck, der es besser wusste, wagte nicht zu widersprechen. Und in den Stäben der Admiralität schüttelte man verwundert die Köpfe: Die *Deutschland*? Die war doch im Atlantik. Wie kommt die denn plötzlich so weit nach Norden? Captain Kennedy konnte nicht ahnen, was er mit seinem zweiten Funkspruch für eine Verwirrung stiftete.

„Gegner dreht heran, Sir!"

„Ruder hart Backbord! Auf Gegenkurs gehen! Maschine:



SCHLACHTSCHIFF *GNEISENAU*: In der zweiten Form von 1939 in vorlicher Backbordansicht; Verkehrsboote haben festgemacht Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Umdrehungen für 16 Meilen!" Er hoffte auf die dunkle Wolkenwand, die den Osthorizont bedeckte. Wenn er die noch rechtzeitig erreichte, war sein Schiff der Sicht des Gegners entzogen. Denn wenn es tatsächlich die *Deutschland* war, die da heranpreschte, hatte er gegen deren 28-Zentimeter-Geschütze keine Chance.

Langsam und schwerfällig drehte die *Rawalpindi* an, verlor dabei an Fahrt und legte sich in der Drehung torkelnd nach Steuerbord über. Bei dem starken Nordwestwind und dem Seegang dauerte es fast zehn Minuten, bis der große Kasten auf Gegenkurs lag.

„Kurs 1-4-5 liegt an, Sir."

„Gegner morst mit Scheinwerfer, Sir!" Drüben im Vormars des grauen Riesens hatte es aufgeblitzt, der Signalgast schrieb den deutschen Text mit: „Stoppen Sie! Benutzen Sie keinen Funk!"

Kennedy entschloss sich, nicht zu reagieren. Er griff das Telefon zum Maschinenleitstand: „Chief? Hier Kommandant. Holen Sie alles raus aus der Maschine, was drin ist! Wir haben ein verdammtes *pocket battleship* am Hintern."

Drüben am Horizont blitzte es wieder auf: „Gegner morst wieder, Sir; diesmal in Englisch: *Stop – what ship – do not use wireless!*"

„Geben Sie unser Unterscheidungssignal: F-A-M! Dann hat er was zum Nachdenken und wir können Zeit schinden. An Leitstand: Frage Entfernung?"

„17.000 Yards, Sir."

Kennedy presste die Lippen zusammen. 17.000 Yards (155 Hektometer), das reichte noch nicht für seine Kanonen. Die schafften bei höchster Elevation gerade einmal 14.000 Yards (128 Hektometer). Er drehte sich zu dem Signäler herum: „Unterscheidungssignal wiederholen!"

„NA DENN, WENN ER ES NICHT ANDERS WILL! ÜBER UK AN FLAGGSCHIFF: GREIFE AN"

Admiral Hoffmann an Admiral Marschall

Wieder rappelte die Blende des Scheinwerfers, schickte die aus Lichtsignalen bestehende Buchstabengruppe herüber zu dem größer werdenden, grauen Schatten. Spannung auf der Brücke, Unbehagen. Jeder fragte sich, wie lange sich der Gegner noch hinhalten lassen würde. Die Antwort bekamen sie um 16:46 Uhr, als ein greller, gelbroter Feuerstrahl aus einem der vorderen Türme herausschoss.

„Gegner hat Feuer eröffnet, Sir!"

„Leitstand: Frage Entfernung?"

„11.500 Yards, Sir."

„Danke. An Maschine: Rauchschleier legen! Achterdeck Nebelbojen werfen!"

Auf der Brücke zogen die Männer unwillkürlich die Köpfe ein. Jeden Moment musste die Granate einschlagen. Irgendwo. Aber nichts geschah. Nur der Donner des Abschusses rollte über die See. Auch merkwürdig. Worauf hatte der denn geschossen? Bevor sich Captain Kennedy weiter Gedanken machen konnte, flammte es drüben erneut auf und wenige Sekunden später wuchtete vor dem Bug der *Rawalpindi* eine haushohe Wassersäule hoch – eine letzte Aufforderung zum Stoppen.

Der Hilfskreuzer lief jetzt 17 Knoten, die Umdrehungen steigerten sich noch. Er nebelte, aber der achterliche Wind trieb die hellgrauen Schwaden zusammen mit dem stinkenden Schornsteinqualm in Fahrtrichtung über das Schiff.

„Gefechtsflaggen setzen! Artillerie klar?"

„Artillerie klar, Sir."

„Feuererlaubnis!"

Auf der *Scharnhorst* hatte der Seezielausguck das Steuerbord querab laufende Schiff kurz nach 16 Uhr gemeldet. Kapitän zur See Hoffmann sah sich vom Vormars aus den großen, grauen Schatten lange im Glas an, dann war er sich sicher: Hilfskreuzer! Solch ein großer Kasten hier oben konnte nur ein Hilfskreuzer sein, einer der Northern Patrol.

„Alarrrrm!"

Stiefelgetrappel auf Decks und Niedergängen; dumpfe Schläge von Stahl auf Stahl, als Schotten und Panzertüren geschlossen wurden. Zielgeber und Basisgeräte drehten sich auf den Schatten zu und hielten ihn in den Optiken. Zahlen schwirrten durch die Artillerieleiter-Telefone, ermittelte Werte gingen an die Schusswertrechner.

„Mal drauf zudrehen! Über UK Sichtmeldung an Flottenchef!"

„Gegner dreht", meldete der Vormars. „Silhouette wird spitz, geht auf Gegenkurs. Peilt rechtweisend eins-fünnef Grad."

„WE'LL FIGHT THEM BOTH, THEY'LL SINK US, AND THAT WILL BE THAT. GOOD-BYE"

Captain Edward Coverley Kennedy

‚Aha', dachte Hoffmann, ‚er versucht, im dunklen Osthorizont zu verschwinden.' Jetzt musste er ihn aufhalten. Er befahl der Signalbrücke, den Gegner zum Stoppen aufzufordern „und keinen Funk benutzen"!

Sekunden des Wartens auf der Brücke, aber der Gegner zeigte keine Reaktion. Der verärgerte Kommandant ließ den Spruch wiederholen, diesmal in Englisch. Und jetzt reagierte er: „Gegner morst F-A-M, Herr Kapitän." „Wahrscheinlich sein Unterscheidungssignal …" Krachender Donner unterbrach den Kommandanten, der wie alle anderen auf der Brücke bei dem urweltlichen Knall zusammengezuckt war. Gelbbrauner Pulverqualm wehte über die Brücke und über einen zornigen Hoffmann. „Welcher Idiot hat da ohne Befehl geschossen?"

„Kurzschluss in der Elektrik Turm Anton durch eindringendes Seewasser, Herr Kapitän. Wird sofort wieder klariert!"

Die umwölkte Stirn des Kommandanten glättete sich wieder. Es war ein altes Leiden der beiden Schlachtschiffe. Durch ihren niedrigen Freibord war das Vorschiff bei rauer See ständig überspült. Über die Barbetten und vom Sturm beschädigten Rohrhosen drang immer wieder Wasser in den vorderen Turm und verursachte Kurzschlüsse.

„Schuss vor den Bug! Feuererlaubnis!"

Auch dieses ultimative Stoppsignal beachtete der Gegner nicht. Hoffmann hatte sogar den Eindruck, als würde er seine Fahrt noch steigern. Seine Augenbrauen zogen sich wieder drohend zusammen.

„Na denn, wenn er's nicht anders will! Über UK an Flaggschiff: Greife gemeldetes Schiff an. An AO: Feuererlaubnis für die Schwere!"

Die Rohre waren längst gerichtet und folgten über die Zielgeber in Höhe und Seitenrichtung jeder Bewegung des Gegners. Und in den Rohren, hinter den schweren Keilverschlüssen, warteten die 315 Kilogramm schweren Granaten auf den Feuerbefehl.

„Salveee – feuern!"

Schockartiges Beben der Brücke, als alle sechs Rohre der vorderen Turmgruppe mit einem Schlag das Feuer eröffneten, Entfernung 75 Hektometer. Sprengstoffqualm klebte am Schiff und ließ sich nur zögernd vom Wind achteraus treiben. Zehn Sekunden lang waren die Geschosse in der Luft, dann schlugen sie kurz hinter dem Heck des Gegners in die See.

„Gegner hat Gefechtsflaggen gesetzt – Gegner feuert!"

Also doch ein Hilfskreuzer! Dann hatten seine Geschütze wohl kaum ein größeres Kaliber als 15 Zentimeter. Auf *Scharnhorst*, die auf den Gegner zugedreht hatte, ging die zweite Salve hinaus. Deren Aufschläge lagen vor dem Hilfskreuzer, aber die Seite stimmte.

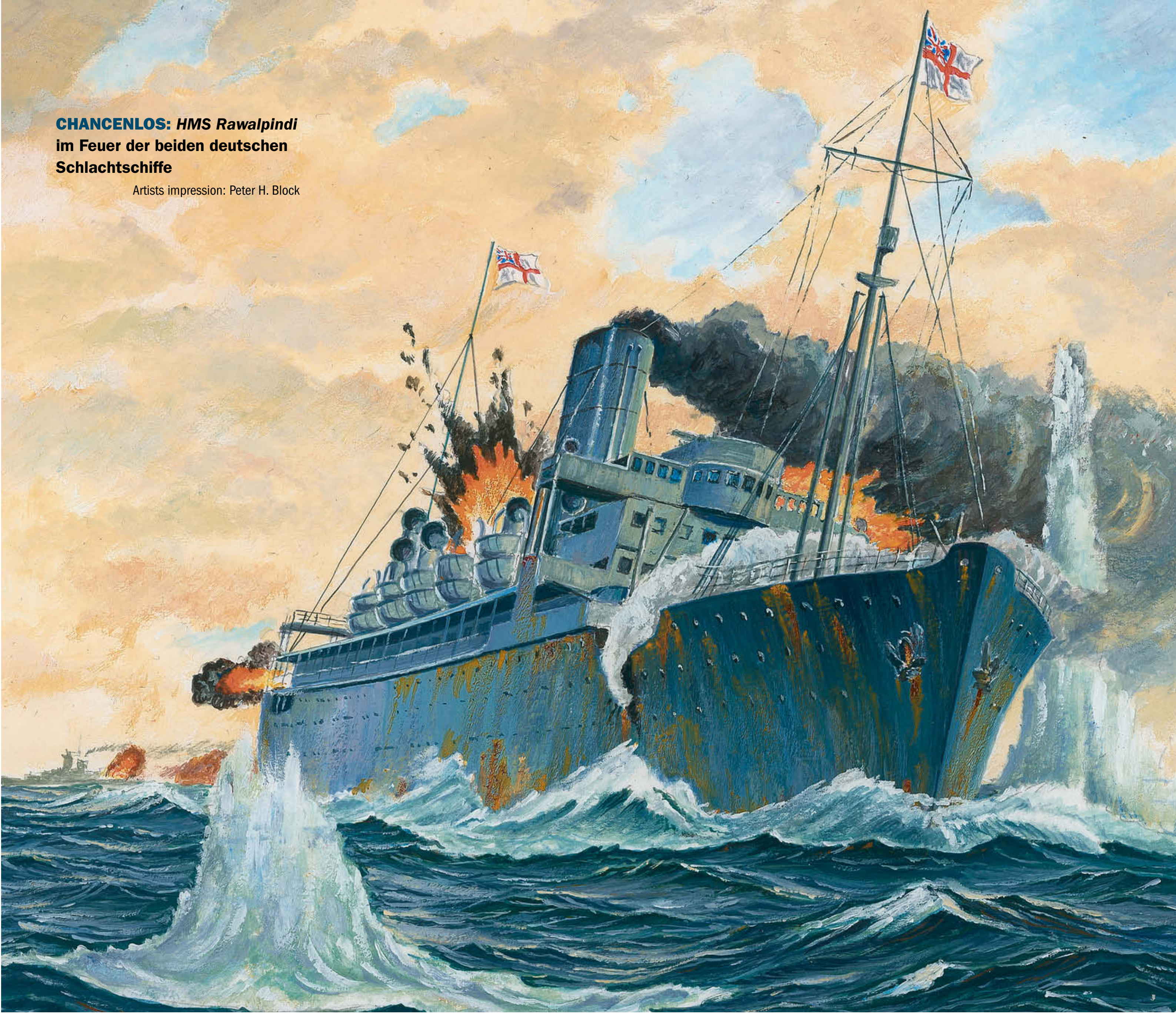
„Zu kurz – zwohundert vor!"

Mit der dritten Salve lag der I. AO im Ziel. Mittschiffs schlugen die Granaten ein, Trümmer der Aufbauten wirbelten durch die Luft, zerschossene Rettungsboote. Flammen brachen aus dem Schiffsinneren hervor und wurden vom achterlichen Wind weiter angefacht. Aber immer noch schoss er, wehrte sich mit seinen alten 15-Zentimeter-Geschützen gegen ein modernes Schlachtschiff. Kapitän zur See Hoffmann zollte ihm Respekt.

„Feuererlaubnis für die Mittelartillerie!"

Jetzt beteiligten sich auch die 15-Zentimeter-Geschütze der *Scharnhorst* an dem Gemetzel. Das war es letztlich auch: ein blutiges Gemetzel gegen einen von vornherein unterlegenen Gegner, der sich nur mit kümmerlichen vier Kanonen nach einer Seite wehren konnte; aber doch vom Kriegsrecht gedeckt, solange er seine Flagge nicht strich.

Und das tat er nicht. Auch nicht, als mit der vierten Salve offenbar eine Munitionskammer getroffen wurde. Ein Feuerschlund tat sich bei dem Hilfskreuzer auf, gelbbraune Corditwolken schossen explosionsartig aus dem Rumpf heraus. Er war in Feuer und Rauch gehüllt, kaum mehr als Schiff zu erkennen. Aber immer noch feuerte er und machte Fahrt voraus.



CHANCENLOS: ***HMS Rawalpindi*** **im Feuer der beiden deutschen Schlachtschiffe**

Artists impression: Peter H. Block

„Flaggschiff hat Feuer eröffnet!"

Auch die herangekommene Gneisenau griff in das Geschehen ein und feuerte in das brennende Wrack. Zwei, drei Salven, dann hatte der Flottenchef Admiral Marschall ein Einsehen: „Flaggschiff an alle: Feuer einstellen!"

„Halt Batterie – haaalt!"

Die Uhr zeigte 17:16 Uhr. Der Gegner war am Boden, seine Gegenwehr erloschen. Brennend, qualmend und mit zunehmender Schlagseite trieb er torkelnd in der groben See. Immer wieder flammten neue Brände auf, gingen Munitionsbestände hoch. Überlebende versuchten, von Bord zu kommen; ließen die wenigen intakten Flöße und Rettungsboote zu Wasser. Eine Signallampe blinkte durch den Rauch: *„Please send boats!"*

„Haben wir aber nicht", brummte Hoffmann. Sämtliche Boote und Kutter waren vor dem Einsatz von Bord gegeben worden. Einmal, weil sie das Schussfeld behinderten, und zum anderen würden sie vom Luftdruck der schweren Artillerie ohnehin über Bord geblasen werden. Aber niemand wollte die Schiffbrüchigen ihrem Schicksal überlassen, und so suchten die beiden Schlachtschiffe in der Dunkelheit nach Rettungsbooten. Dass sie die Boote aufnehmen würden, war selbstverständlich.

Jetzt waren die Männer des britischen Hilfskreuzers keine Feinde mehr, jetzt waren sie nur noch Schiffbrüchige – arme Teufel, die in der eisigen See und in den offenen Rettungsbooten, Wind und Wetter ausgesetzt, auf Rettung hofften und einfach nur überleben wollten. Und die Deutschen würden auch gern noch die auf dem brennenden Wrack Ausharrenden abbergen – aber wie?

„Blinkspruch vom Flaggschiff, Herr Kapitän: An Backbordseite *Gneisenau* zwei Boote mit Überlebenden übernehmen!"

„Machen wir. Eins O", wandte sich Hoffmann an den Ersten Offizier: „Veranlassen Sie alles!"

Während *Scharnhorst* mit kleiner Fahrt auf das Schwesterschiff zudrehte, enterte Fregattenkapitän Schubert den Niedergang ab in Richtung Achterdeck. Noch im Laufen rief er dem wachhabenden Bootsmaaten seine Befehle zu, die dieser auch sofort umsetzte.



ÜBUNG: Schlachtschiff *Scharnhorst* beim Manöverschießen in See
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Als ob sie darauf gewartet hätten, war die Schanz plötzlich mit Seeleuten bevölkert, die alles zur Rettung Notwendige herbeischleppten: Jakobsleitern, Fender, Rettungsringe und -bojen, Leinen mit bereits geschlagenen Pahlsteks zum Aufheißen Erschöpfter wurden an Deck klargelegt und gleich an Augbolzen Pollern und Klampen belegt. Kombüse und Messe stellten warmes Essen und heiße Getränke bereit, Schiffsarzt und Sanitätsgasten standen klar zur Behandlung Verwundeter.

Fünf Minuten später kam das Rettungsboot längsseits, mit nur sechs Überlebenden an Bord. Die unterkühlten Männer wurden sofort unter Deck ins Warme gebracht, von den durchnässten Uniformen befreit und in warme Decken gehüllt. Sie wurden behandelt, wie es eben unter Seeleuten üblich war.

Derweil suchten Offiziere und Ausgucks auf der Brücke nach dem zweiten Rettungsboot. Drei hatten sie von dem in Flammen stehenden Hilfskreuzer ablegen sehen, zwei sollten sie übernehmen, hatten aber nur eins gefunden. Wo waren die anderen?

„Uns lange hier aufhalten und suchen können wir auch nicht“, machte der Kommandant seine Bedenken laut. „Der Bursche hat doch gefunkt. Also kennt man unsere Position und das Feuer ist auch auf Meilen zu sehen. Wir werden bald abbrechen müssen.“

Auf der Signalbrücke der *Gneisenau* blitzte es wieder auf. „Von Flaggschiff, Herr Kapitän: Boot an Steuerbord aufnehmen! Sofort stoppen!“

„Das suchen wir ja gerade“, staunte Hoffmann. „Haben aber nichts in Sicht. Also gut: Alle Maschinen stopp!“ Während *Scharnhorst* noch suchte, hatte das Flaggschiff ein drittes Boot gefunden und die darin kauernden 20 Mann an Bord genommen. Dann entdeckte *Scharnhorst* auch das zweite Boot und begann mit den Rettungsmaßnahmen. Jakobsleitern und Fender hingen immer noch außenbords, sodass man die Schiffbrüchigen rasch übernehmen könnte. Könnte – aber dann kam alles ganz anders. Aus dem Lautsprecher des UK-Gerätes tönte eine von atmosphärischen Störungen verzerrte Stimme: „Von Seebefehlshaber: Frage Dauer der Übernahme? Höchste Eile geboten!“

Kapitän zur See Hoffmann beugte sich über das Schanzkleid, blickte nach achtern auf das Rettungsboot. Etwa 50 Meter von der Bordwand entfernt tanzte es auf den Wellen, mit seiner langen Seefangleine bereits mit der Schanz des Schlachtschiffes verbunden. Auf den Duchten die armen Kerle, die erbärmlich frierend geduldig auf die zum Greifen nahe Rettung warteten. Hoffmann winkte den BÜ heran: „Über UK an Flaggschiff: An Seebefehlshaber: Etwa eine Viertelstunde!“

Hoffmann wandte sich wieder dem Achterdeck zu, wo das Rettungsboot jetzt nahe herangekommen war. Wenige Meter noch, dann waren die Insassen gerettet – da meldete sich das Flaggschiff erneut:

„Übernahme sofort abbrechen! *Gneisenau* folgen!“

Hoffmann wollte es nicht glauben. Er sollte diese Männer, die ihre Rettung schon vor Augen hatten, enttäuschen? Sie wieder der See überlassen? Nein, das konnte nicht sein. Er nahm sein Glas, richtete es auf die *Gneisenau* – tatsäch-

lich, das Flaggschiff ging mit den Maschinen an. Weiß schäumte die See hinter seinem Heck auf, aufgewühlt von den schlagenden Schrauben. Er wusste nicht, was den Admiral – der ja auch Seemann war – zu diesem Schritt bewogen hatte. Aber eines wusste er ganz sicher: Er musste diesem Befehl folgen, wenn es ihm auch noch so gegen den Strich ging. Aber vielleicht wusste der Admiral ja mehr als er.

„Gießler!" rief er den NO. „Laufen Sie nach achtern und melden Sie das dem Eins O! Er soll sofort kappen! Unverzüglich! Wir gehen mit den Maschinen an."

Fregattenkapitän Schubert zeigte sich genauso entsetzt wie der Kommandant. Aber was sollte er machen? Er kannte die Gründe für diesen Befehl nicht. Und wenn er nicht die Leine sofort kappte, würde das schon längsseits liegende Boot im Schraubenstrom untergepflügt werden. Das wäre dann für die fast schon Geretteten der sichere Tod. Er hatte keine andere Wahl: „Bootsmaat – Leine kappen!"

Auf der Brücke trat der Adjutant zum Kommandanten. „Befehl vom Flaggschiff, Herr Kapitän: Kurs 90 Grad, Fahrt 24 Meilen!"

„Danke. Maschine Achtung!"

Was der Kommandant nicht wusste: Der Ausguck der *Gneisenau* hatte vor dem helleren Westhorizont ein abgeblendetes Fahrzeug ausgemacht und es als „vermutlich Zerstörer" gemeldet. Da ein Zerstörer kaum allein fuhr und in der Regel zur Sicherung eines Großkampfschiffes gehörte, blieb dem Flottenchef gar nichts anderes übrig, als den Abbruch der Rettungsaktion zu befehlen. Tatsächlich handelte es sich bei dem gesichteten Schiff um den britischen Leichten Kreuzer *Newcastle*, dem unmittelbar der Kreuzer *Delhi* folgte.

„LAUFEN SIE NACH ACHTERN UND MELDEN SIE DAS DEM EINS O! ER SOLL SOFORT KAPPEN! UNVERZÜGLICH!"

Admiral Hoffmann zu seinem NO

Beide Schiffe hatte die Royal Navy zusammen mit drei in Scapa liegenden Zerstörern sofort in Marsch gesetzt, um der *Rawalpindi* beizustehen und am Gegner Fühlung zu halten. Weitere Kreuzer der C- und D-Klasse wurden zur Sperrung der nördlichen Zugänge zur Nordsee auf Höhe von North Rona beordert.

Zur Unterrichtung der Besatzung ließ Kapitän zur See Hoffmann noch am gleichen Abend ein Schreiben an alle Stationen verteilen, in dem er die Sachlage und somit den Grund für den Abbruch der Rettungsaktion bekannt gab. Die aufgebrachten Gemüter beruhigten sich. Beide deutschen Schiffe hatten 26 Männer an Bord geholt, weitere Überlebende wurden von herbeieilenden britischen Schiffen geborgen. Auch die Schiffbrüchigen in dem zurückgelassenen Boot konnten gerettet werden.

Die *Rawalpindi* sank noch am gleichen Abend gegen 19:30 Uhr mit 270 Gefallenen an Bord. *Scharnhorst* und *Gneisenau* erreichten allen Maßnahmen der Briten zum Trotz unangefochten deutsche Gewässer und ankerten am Vormittag des 27. November auf Wilhelmshaven-Reede. ⚓

In der nächsten Ausgabe erleben Sie das mörderische Gefecht zwischen dem deutschen Hilfskreuzer *SMS Cap Trafalgar* und der britischen *HMS Carmania*, die im August 1914 vor der brasilianischen Insel Trinidad aufeinandertrafen.
Wie gefällt Ihnen diese neue Rubrik mit nacherzählten, historisch authentischen Begebenheiten? Bitte teilen Sie uns Ihre Meinung mit:
redaktion@schiff-classic.de



DIE RUMPFSEITEN zum Modellwasser hin mit Acrylgel auszuspachteln half, den leicht geworfenen Resin-Rumpf zu kaschieren

HMAS Canberra im Maßstab 1:700

Auf „Linie gebracht“

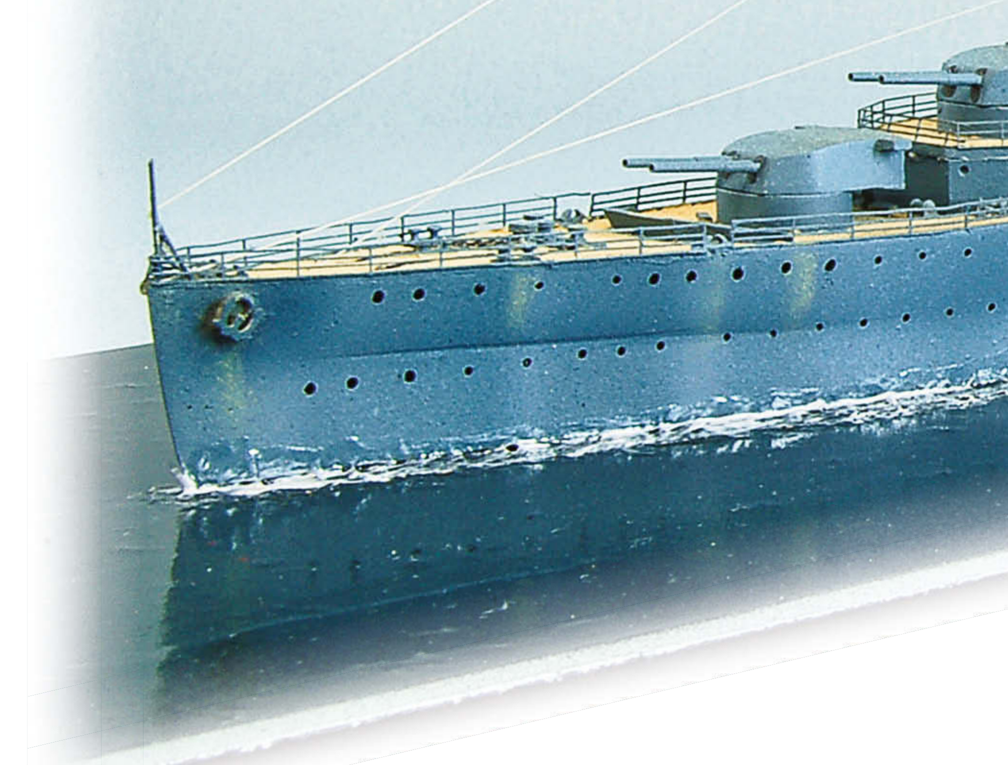
Nein, einfach ist es nicht, die *HMAS Canberra* zu bauen, aber es lohnt sich allemal – und dank *ModellFan* läuft man nicht Gefahr, Schiffbruch zu erleiden

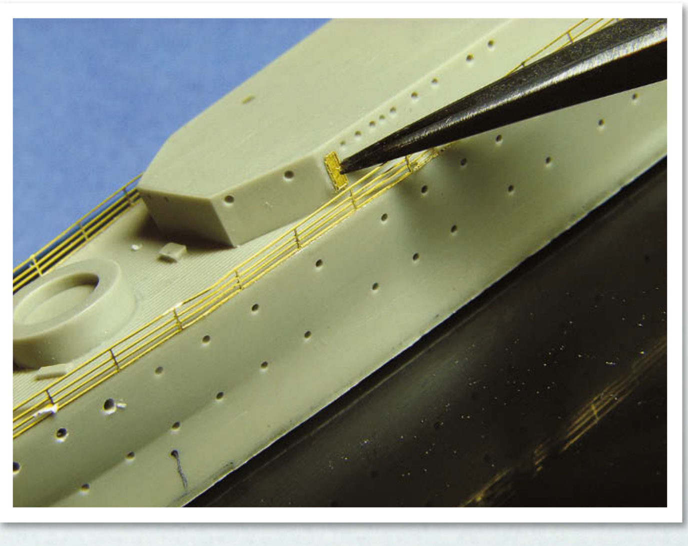
Von Martin Kohring

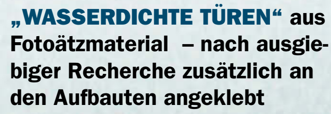
Auf der Suche nach spannenden Vorbildern im Wasserlinien-Maßstab 1:700 stößt man zwangsläufig auf Resin-Bausätze des russischen Herstellers Kombrig. Leider ist die Qualität recht schwankend. Einer der ersten Bausätze, die Kombrig herausbrachte, nachdem er die meisten Einheiten der russischen Marine in 1:700 abgehandelt hatte, war die *HMAS Canberra*. Der Schwere Kreuzer diente in der australischen Marine und wurde im August 1942 von den Japanern in der Korallensee versenkt.

Nicht „untergegangen“ ist hingegen der Bausatz: In einer schmalen und nicht sonderlich stabilen Stülpbox aus Papier liegen Rumpf und Teile relativ lieblos, nur gesichert durch eine handvoll Styroporchips. Auch bemerkenswert – im negativen Sinn – zeigt sich die Bauanleitung, die lediglich aus zwei DIN-A4-Blättern besteht, eine mit einer Risszeichnung, aus der auch glücklicherweise die Verspannung der Masten hervorgeht, und eine halbe Seite mit der Teileübersicht.

Bleibt die andere Hälfte für die Explosionsperspektive der Montageanleitung. Den Modellbau-Einsteiger wird das sicher überfordern. Der Fortgeschrittene geht erst einmal auf die Suche nach entsprechenden Vorlagen, wobei die Rechercheergebnisse eher dürftig bleiben, weil es leider nicht viele Originalfotos gibt. Wie Sie es schaffen, aus diesem zugegebenermaßen schwierigen Kit ein wunderschönes Wasserlinien-Modell zu zaubern, zeigen wir Ihnen in der neuesten Ausgabe von *ModellFan*, die zurzeit am Kiosk erhältlich ist. ⚓







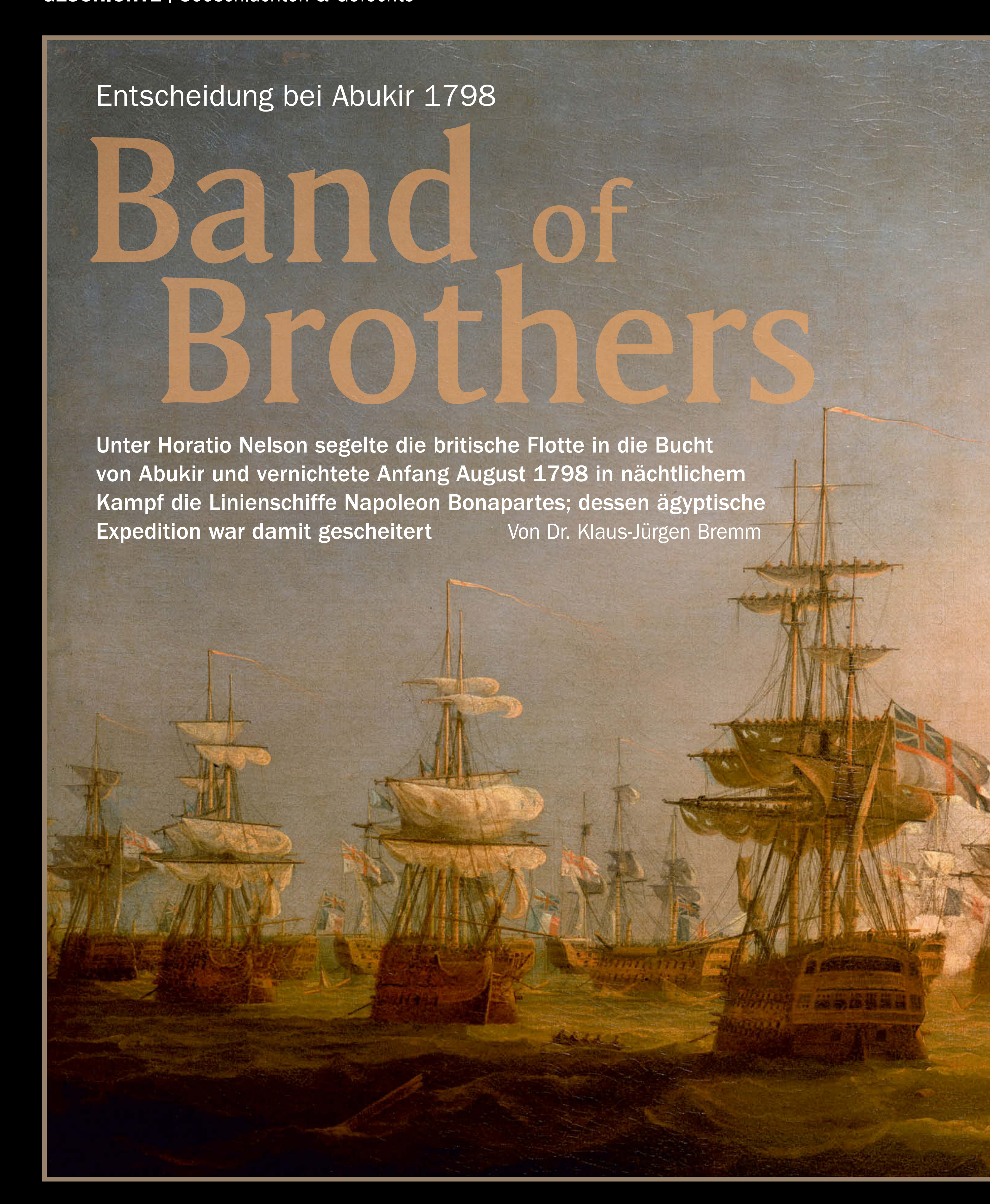
„WASSERDICHTE TÜREN“ aus Fotoätzmaterial – nach ausgiebiger Recherche zusätzlich an den Aufbauten angeklebt



Mehr über die HMAS Canberra erfahren Sie in Ausgabe 2/2017 von ModellFan, die seit dem 28. Januar am Kiosk erhältlich ist.

HMAS CANBERRA MIT LEICHTER FAHRT. Die Umbaumühe hat sich gelohnt, der teils einfach gestaltete Kombrig-Bausatz fordert allerdings den Modellbauer

Fotos: Martin Kohring



Entscheidung bei Abukir 1798

Band of Brothers

Unter Horatio Nelson segelte die britische Flotte in die Bucht von Abukir und vernichtete Anfang August 1798 in nächtlichem Kampf die Linienschiffe Napoleon Bonapartes; dessen ägyptische Expedition war damit gescheitert

Von Dr. Klaus-Jürgen Bremm

Er habe die französische Flotte zu seinem großen Verdruss nicht finden können, klagte Vizeadmiral Horatio Nelson, der Befehlshaber des im Hafen von Syrakus ankernden britischen Mittelmeergeschwaders, am 20. Juli 1798 in einem Brief an seine Frau in England. „Wir sind vor Malta gewesen, in Alexandria in Ägypten, in Syrien und Kleinasien und ohne Erfolg hierher zurückgekehrt. Doch wird kein Mensch sagen können, dass dies nur an Untätigkeit gelegen hat.“

Der 39-jährige Nelson befand sich nach seiner mehrwöchigen vergeblichen Jagd auf Napoleons Expeditionskorps in einer unangenehmen Situation. In der britischen Flotte sahen viele Neider in dem Sohn eines anglikanischen Pfarrers aus Norfolk nur einen aufschneiderischen Ehrgeizling, der von seinem Förderer, Admiral John Jervis, dem Sieger von Kap St. Vincent, viel zu früh mit dem verantwortungsvollen Kommando im Mittelmeer betraut worden war.

Der Druck auf Nelson wuchs mit jedem Tag, der keine Klarheit über den Verbleib der Franzosen brachte. Kaum hatte daher sein kleines Geschwader aus 13 mittleren Linien-



ANGRIFF: Das britische Geschwader unter Admiral Horatio Nelson gegen Napoleons Mittelmeerflotte unter Vizeadmiral Francois-Paul Brueys d’Aigalliers. Das französische Flaggschiff *L’Orient* steht in Flammen. Gemälde von Thomas Whitcombe

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



ER KENNT DEN FEIND: Admiral Horatio Nelson (1758–1805) bereitete sich akribisch auf die Seeschlacht vor

Foto: Interfoto/National Maritime Museum, London/Greenwich Hospital Collection

schiffen Proviant und Trinkwasser aufgenommen, verließ er wieder die kargen Küsten Siziliens und brach zu einer erneuten Suche ins östliche Mittelmeer auf.

Nach der raschen Eroberung Maltas deutete alles darauf hin, dass Napoleon mit seinem Expeditionskorps weiter nach Ägypten segeln würde. Der Mameluckenstaat, der formal noch unter der Hoheit des osmanischen Sultans stand, schien das geeignete Sprungbrett für eine französische Expedition nach Indien, wo Napoleon die britische Herrschaft zu erschüttern hoffte.

> „Während der ganzen Kreuzfahrt holte er, wann immer möglich, seine Kapitäne auf die *Vanguard*. Dort legte er bis in alle Einzelheiten seine Gedanken über die verschiedenen und besten Angriffsmethoden sowie Pläne dar, die er für alle nur denkbaren Möglichkeiten eines Zusammentreffens bereithielt. Es gab keine Situation, die er nicht in Rechnung gezogen hätte. Für jede Eventualität hatte er sich die beste Formation seiner Streitkräfte erarbeitet, um einen Angriff unter den vorteilhaftesten Voraussetzungen beginnen zu können.“
>
> **Flaggkapitän Edward Berry**

Obwohl selbst lebenslang vom Ehrgeiz getrieben, hätte der christlich geprägte Nelson für die ausschweifenden Träume des Korsen von einem erneuerten Islam und einem neuen Weltreich im Orient nur tiefe Verachtung übrig gehabt. Was war der Grund, warum er nicht die geringste Spur von den

NOCH IST ES HELL: Die Schlacht gegen 18:30 Uhr – erst in der Dunkelheit fiel die Entscheidung. Gemälde von Thomas Whitcombe Foto: Interfoto/National Maritime Museum

300 französischen Transportschiffen und ihrer Begleitflotte entdecken konnte, als er am 1. Juli 1798 erstmals vor der Küste Alexandrias eingetroffen war?

Seit Wochen fand Nelson keinen Schlaf mehr und seine chronische Appetitlosigkeit beunruhigte inzwischen seine nächste Umgebung. Mehr aus Ratlosigkeit nahm sein Geschwader jetzt Kurs auf die Insel Zypern. Irgendwo in der Levante mussten die Franzosen stecken. Möglicherweise plante Napoleon auch einen Angriff auf die alte Kaiserstadt Konstantinopel.

Listenreiche Franzosen

Weder Nelson noch seine Kapitäne ahnten, dass sie von den Franzosen bei ihrer ersten Fahrt mit einem einfachen Trick getäuscht worden waren. Der Befehlshaber der Flotte, Admiral Francois-Paul Graf de Brueys, hatte, als er von Malta aus absegelte, zunächst einen nördlicheren Kurs gewählt, um die Engländer abzuschütteln. So war das gesamte französische Expeditionskorps erst zwei Tage nach Nelson im Hafen von Alexandria eingetroffen und konnte, da die Briten inzwischen weitergesegelt waren, in aller Ruhe seine Truppen ausschiffen.



TAPFER: Der Kommandeur der französischen Streitkräfte, Vizeadmiral Francois-Paul Brueys d'Aigalliers, blieb an Bord der brennenden *L'Orient* und erlag dort seinen schweren Schussverletzungen Foto: Interfoto/Sammlung Rauch



ADMIRAL PIERRE DE VILLENEUVE (1763–1806) befehligte am 1. August 1798 einen Teil der französischen Flotte. Er griff in der Nacht allerdings nicht ein, was ihm Napoleon später vorwarf Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Auf seiner zweiten Fahrt erhielt Nelson auf Höhe Kretas am 28. Juli endlich den entscheidenden Hinweis durch den Kapitän einer mit Wein beladenen Brigg. Napoleons Ziel war tatsächlich Ägypten, auf das Nelson jetzt zum zweiten Mal Kurs nahm. Am Morgen des 1. Augusts sichtete er im Hafen von Alexandria, über dem längst verfallenen Leuchtturm, der immer noch daran erinnerte, dass die Stadt einst das Zentrum der hellenistischen Zivilisation gewesen war, den Mastenwald der französischen Transportflotte.

Napoleons Siegeszug

Napoleon hatte inzwischen die Mamelucken in der Schlacht bei den Pyramiden besiegt und Kairo erobert. Doch wo befanden sich Admiral de Brueys Kriegsschiffe, die das Expeditionskorps des Korsen begleitet hatten? Nelsons anfängliche Befürchtungen, dass sie sich nach Korfu zurückgezogen hätten, erwiesen sich bald als unbegründet. Gegen Mittag meldete Kapitän Samuel Hood von der Zealous, dass die gesamte französische



VERLETZT: Nelson kommandierte von seinem Flaggschiff *Vanguard* aus, als ihn ein Eisensplitter über dem blinden Auge in die Stirn traf. Nach einer kurzen Erstversorgung ging er wieder an Deck Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

Kriegsflotte nur wenige Seemeilen östlich in der Bucht von Abukir vor Anker lag. Nelson hatte nach Eingang der Meldung, die in der gesamten Flotte Jubelstürme auslöste, endlich seinen Appetit wiedergefunden und setzte mit demonstrativer Gelassenheit seine Mittagsmahlzeit fort. Jeder seiner Kapitäne wusste ohnehin aus unzähligen Besprechungen, was zu tun war. Auch wenn zwei seiner Schiffe nicht mehr rechtzeitig von ihren Aufklärungsmissionen zurückkehren konnten, war Nelson fest entschlossen, noch am selben Nachmittag die Franzosen in der Bucht anzugreifen.

So sagte er es stets vor seinen Offizieren, und daran hielt er fest, obwohl den Briten über die Untiefen in der Bucht keinerlei Erkenntnisse vorlagen. Immerhin begünstigte der leichte Nordwind Nelsons Absicht. Die Franzosen würden nicht mehr rechtzeitig auslaufen können. Doch selbst ohne Gegenwind hätte De Brueys diese Option ohnehin nicht nutzen können.

Seine 13 Linienschiffe verfügten zwar insgesamt über 1.190 Geschütze, aber sie waren schon aus Toulon unterbemannt ausgelaufen und an diesem 1. August entsandten zudem sämtliche Besatzungen Requisitionskommandos ins Umland, die wegen der anhaltenden Feindschaft der Beduinen von starken Bedeckungsmannschaften begleitet werden mussten.

Da Admiral de Brueys auch gar nicht mit einem Angriff noch am selben Tag rechnete, war die Gefechtsaufstellung seiner Flotte alles andere als optimal. De Brueys' Flaggschiff *L'Orient* ankerte noch in der Mitte der französischen Linie. Hätte es mit seinen 120 Geschützen anstelle der schwächeren *Guerrier* die Spitze gebildet, wären Nelsons Schiffe, die gegen 6 Uhr abends in die Bucht eindrangen, von einem überlegenen Feuer empfangen worden. Zusätzlich begünstigte der zu weite Uferabstand der Franzosen auf der Backbordseite eine Umfassung ihrer Schlachtlinie.

> „Ich glaube, wäre ich mit Gottes Hilfe unverwundet geblieben, so wäre kein Boot entkommen"
>
> Horatio Nelson

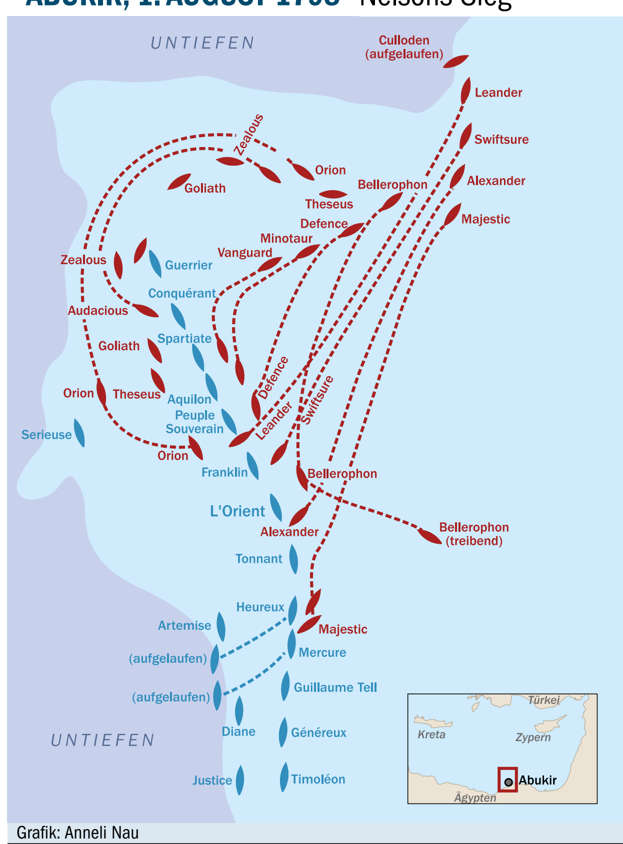
Darüber hinaus hatten alle französischen Schiffe nur auf ihrer Steuerbordseite Feuerbereitschaft hergestellt. Somit konnte Nelson die Feuerkraft seines Geschwaders mit einem Schlag verdoppeln, indem er sie bei Auftreffen auf die Spitze des Gegners in zwei Kolonnen aufteilte. De Brueys hatte die Bucht, welche man nach dem unbedeutenden koptischen Heiligen Cyrus benannte, durch eine schwere Batterie auf einer Insel vor ihrer Einfahrt sichern lassen.

Feuer frei!

Doch ihre vier Geschütze erwiesen sich gegen das britische Geschwader als völlig nutzlos. Tatsächlich ging nur die *Cullodon* verloren, die sich auf einer Sandbank neben der Insel festfuhr, wodurch sich Nelsons Geschwader auf zehn Linienschiffe mit insgesamt 790 Geschützen reduzierte.

Gegen 18:30 Uhr eröffnete die vorneweg segelnde *Goliath* unter Kapitän Thomas Foley mit einer Breitseite den Kampf, als sie in Schrägfahrt den Bug der *Guerrier* passierte. Nach einer zweiten Salve auf das französische Spitzenschiff ankerte sie schließlich auf Pistolenschussweite neben der *Conquérant*, dem zweiten Schiff in der französischen Linie.

ABUKIR, 1. AUGUST 1798 Nelsons Sieg



Grafik: Anneli Nau



GROSSES FRESSEN: John Bull verspeist mit Appetit ein französisches Schiff nach dem anderen, das Mittelmeer gehört wieder den Briten Foto: Interfoto/Mary Evans/ The Sharp Illustration Collection

Der *Goliath* folgten auf britischer Seite dichtauf die *Zealous* unter Kapitän Hood sowie die *Audacious*, die beide auf der Backbordseite der *Guerrier* die Anker warfen. Auf dem Papier waren die *Guerrier* und die *Conquérant* mit ihren 74 Geschützen den Angreifern ebenbürtig, doch von der Backbordseite unter Beschuss genommen, wurden sie in kaum mehr als zehn Minuten in schwimmende Wracks verwandelt.

Als Nelson mit dem Flaggschiff *Vanguard* an der Spitze der zweiten britischen Kolonne auf der Steuerbordseite Anker warf, ging bereits die Sonne unter. Noch ehe alle britischen Schiffe am Feind waren, herrschte in der Bucht vollkommene Dunkelheit, die nur durch das aufzuckende Mündungsfeuer der Geschützbatterien unterbrochen wurde. Selbst für die erfahrensten Seeleute – und die gab es auf beiden Seiten – bedeutete der Kampf unter diesen Bedingungen eine kaum erträgliche Belastung.

Seinen Höhepunkt erreichte das Drama, als um etwa 22 Uhr die zuvor in Brand geratene *L'Orient* durch eine gewaltige Detonation in Stücke gerissen wurde. Mit ihr versanken auch die geplünderten Schätze des Vatikans und Maltas in den Schlick der Bucht. Von den 1.100 Seeleuten der *L'Orient* überlebten nur 70 Mann. Admiral de Brueys war bereits zuvor seinen Verwundungen erlegen. Bis zum Schluss hatte er trotz zweier zerschmetterter Beine das Kommando über seine Schiffe nicht abgegeben.

Nelson wurde durch den Splitter einer Kartätsche in der Stirn ernsthaft verletzt und war stundenlang nicht mehr in der Lage, das Kommando zu führen. Doch seine Kapitäne führten das Gefecht selbstständig zu Ende. Zum Zeitpunkt des Untergangs der *L'Orient* war bereits der vordere Teil der französischen Gefechtslinie vernichtet. Sechs Schiffe, darunter die *Guerrier* und *Conquérant*, hatten die Segel gestrichen oder waren von den Briten geentert worden. Das letzte Schiff der Franzosen, die *Franklin*, kapitulierte gegen Mitternacht, nachdem ihr letztes Geschütz ausgeschaltet worden war. Von den vier nicht in die Schlacht verwickelten französischen Schiffen gelangen nur der *Les Genereux* und der *Guillaume Tell* unter Vizeadmiral Pierre Villeneuve die Flucht.



200 JAHRE SPÄTER: Münzen von dem gesunkenen französischen Linienschiff *L'Orient*, die am 27. Juni 1999 aus dem Wrack geborgen wurden Foto: picture-alliance/dpa

Sieben Jahre später sollte er bei Kap Trafalgar noch einmal mit Nelson konfrontiert werden. Die beiden anderen Schiffe gerieten auf eine Sandbank und mussten sich den Briten ergeben. Nelsons Sieg war vollständig. Elf von 13 gegnerischen Schiffen waren ausgeschaltet, während auf britischer Seite nur die *Bellerophon* kampfunfähig geschossen worden war.

Neue Bündniskonstellation

Das Schiff, das Napoleon 17 Jahre später nach St. Helena bringen sollte, hatte sich mehr als eine Stunde allein gegen die weit überlegene *L'Orient* behaupten müssen. Über 8.000 französische Seeleute waren nach sechsstündigem Kampf entweder tot, vermisst oder gefangen. Mit 900 Toten und Verwundeten waren die eigenen Verluste im Vergleich noch moderat.

Bei Abukir hatte Nelson die britische Seeherrschaft im Mittelmeer wiederhergestellt und Napoleons ambitionierte Pläne zum Scheitern gebracht. Österreich und Russland waren nun bereit, in einer neuen Koalition mit Großbritannien gegen Frankreich die Waffen zu erheben. ⚓

INTERNATIONALE TAGUNG IN DUISBURG

Von der Kogge zum Containerschiff

Vom 17. bis 19. März 2017 findet eine internationale Fachtagung der DGSM in Zusammenarbeit mit dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, der Ranke-Gesellschaft, der Deutschen Maritimen Akademie und dem Deutschen Maritimen Institut statt. Austragungsort der Tagung ist das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, Apostelstraße 84, 47119 Duisburg.

Das Tagungsthema: „Von der Kogge zum Containerschiff – Der Weg vom Schiffbauhandwerk zur Schiffbautechnik – lessons learnt – best practices."

Die Vorträge erstrecken sich von der Antike über das frühe Mittelalter bis zum Schiffbau im 20. Jahrhundert und in der Gegenwart und geben auch einen Ausblick auf die Zukunft.

Sektion 1: Antike und frühes Mittelalter – Handwerklicher Schiffbau im Mittelmeerraum und Nordeuropa

Sektion 2: Mittelalter – Entstehung, Bau und Weiterentwicklung der Kogge

Sektion 3: Frühe Neuzeit bis Beginn der Industrialisierung – Anfänge der Schiffbauplanung, erste theoretische Grundlagen von Vermessung, Stabilität, Spezialisierungen

Sektion 4: 19. Jahrhundert – Übergang vom Holz- zum Eisen- und Stahlschiffbau, Einführung der Dampfmaschine

Sektion 5: Schiffbau im 20. Jahrhundert

Sektion 6: Schiffbau der Gegenwart und Zukunft

Alle Vorträge sind öffentlich und Besucher sehr willkommen. Um Anmeldung wird gebeten unter: www.marinegeschichte.de/tagungen/wissenschaftliche-tagungen/



DGSM-VORSTAND TEILT MIT

„Signalgast" zweimal pro Jahr

Die Erscheinungsweise des internen Mitteilungsblattes *Der Signalgast* wird künftig von vier- auf zweimal pro Jahr reduziert. Eine Ausgabe soll mindestens drei Monate vor der Mitgliederversammlung erscheinen.

Der Signalgast wird künftig als pdf-Datei per Mail an alle Mitglieder versandt, die eine E-Mail-Adresse hinterlegt haben. Die Datei wird wie bisher im internen Mitgliederbereich abgelegt. Diejenigen, die sich eine postalische Zustellung des *Signalgast* wünschen, erhalten diesen gegen eine Schutzgebühr von drei Euro pro Ausgabe plus Versandkosten. Die jährliche Gebühr in Höhe von sechs Euro plus Versandkosten wird dann zusammen mit dem Mitgliedsbeitrag eingezogen. Diese Vereinbarung gilt bis Widerruf. Anmeldeschluss für diesen zusätzlichen Service im laufenden Jahr ist der 28. Februar 2017.

Hinweis: Wir bitten unsere Mitglieder, die Mitgliederliste künftig selbst zu aktualisieren. Bitte teilen Sie Ihre neue Anschrift oder sonstige Daten (E-Mail-Adresse, Telefon, Faxnummer und so weiter) dem Geschäftsführer oder Herrn Klingenberg mit: Tel. +49 4242 655196, E-Mail: Klingenberg@schiffahrtsgeschichte.de

EHRENMITGLIED DER DGSM

Trauer um Peter Tamm

Der Admiral geht von der Brücke: Professor Peter Tamm ist am 29. Dezember 2016 im Alter von 88 Jahren in Hamburg gestorben. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende des Axel-Springer-Verlages trug die auf der ganzen Welt größte private Sammlung zur Schifffahrts- und Marinegeschichte zusammen, die im Internationalen Maritimen Museum Hamburg (IMMH) zu sehen ist. In der nächsten Ausgabe von *Schiff Classic* wird das maritime Lebenswerk von Peter Tamm in einem ausführlichen Beitrag über das IMMH gewürdigt.



Kondolenzbuch im IMMH
Foto: picture-alliance/Bodo Marks/dpa



REGIONALGRUPPE HAMBURG

Wo steht die Marine Chinas?

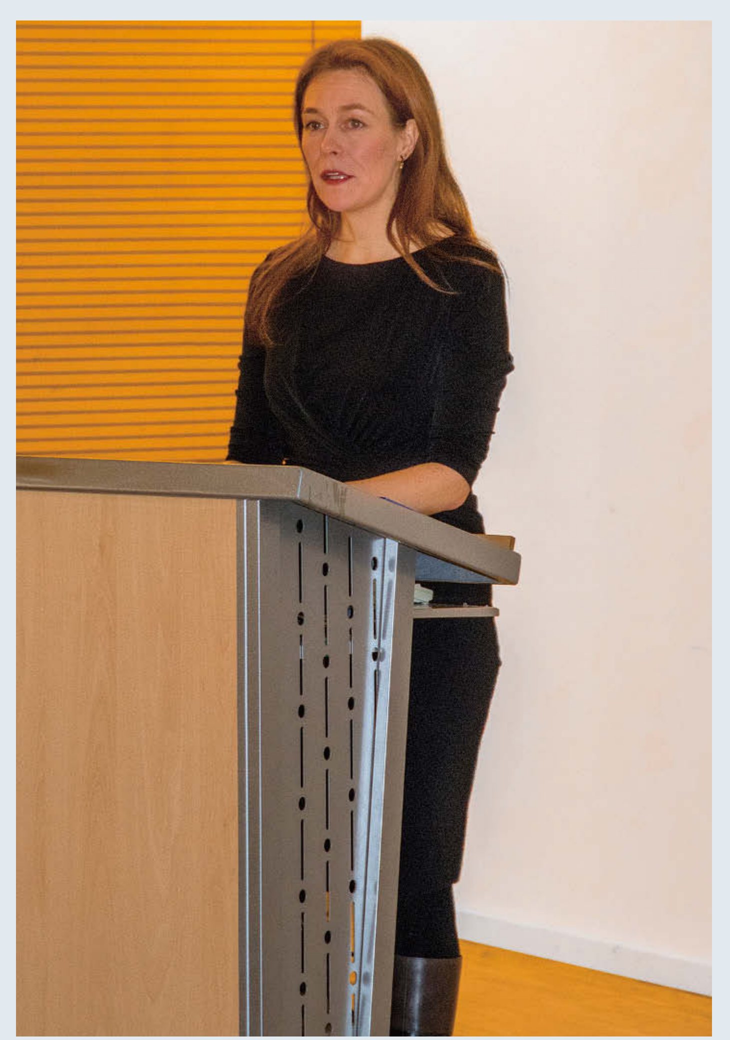
Am 8. Dezember 2016 lud die DGSM Hamburg zum Vortrag „Zur Entwicklung der chinesischen Marine“. Die Referentin, Dr. Sarah Kirchberger, die ab Januar 2017 am Institut für Sicherheitspolitik der Universität Kiel (ISPK) die Leitung einer neu zu schaffenden „Abteilung für Sicherheitspolitik in Asien-Pazifik“ übernehmen wird, kritisierte eingangs den ihrer Meinung nach unangemessenen Umgang der Medien mit der chinesischen Marine.

Die Inselaufschüttungen im Südchinesischen Meer, der Bau eines geheimen U-Boot-Stützpunktes auf Hainan, der Aufbau eines globalen Stützpunktsystems sowie ein ansteigender Ausbau von Flottenteilen würden dieses negative Bild noch verstärken.

Demgegenüber legte sie eine Perspektive aus chinesischer Sicht dar und analysierte, wie die derzeitige Entwicklung der chinesischen Marine einzuschätzen sei. Dr. Kirchberger stellte dabei alle bedrohlich wirkenden Szenarien in den Kontext, dass China lediglich versuche, das bestehende Herrschaftssystem zu erhalten und das Schicksal der ehemaligen UdSSR, also den Zerfall, zu vermeiden. China sei bestrebt, die territoriale Integrität zu garantieren, seine Nachschubwege zu sichern und für sein Verständnis historische Souveränitätsansprüche weiterhin geltend zu machen. Die Referentin legte den Fokus auf den Unterhalt und Ausbau von chinesischen Stützpunkten entlang wichtiger Seewege und setzte diesen in Relation zu anderen Nationen. Sie hob die geografischen Besonderheiten des Landes und die Eigenschaften umliegender Gewässer hervor. Weiter führte sie an, dass die Größe der chinesischen Marine auch stets im Verhältnis zu seinen ausgreifenden Küstengebieten zu sehen sei.



Im Anschluss an den Vortrag fand das traditionelle Grünkohlessen im Offizierscasino der Führungsakademie der Bundeswehr statt



Sarah Kirchberger kritisierte den unangemessenen Umgang vieler Medien mit der chinesischen Marine Fotos: Stephan Karraß

Abschließend ging Frau Kirchberger auf das Fähigkeitsprofil der chinesischen Marine im Vergleich zu anderen Seestreitkräften ein. Sie kam unter Berücksichtigung diverser Faktoren (Flottenstruktur, Klassenaufschlüsselung, Ausmusterungszyklen, Waffenfähigkeiten) zu dem Ergebnis, dass China in den Ausbau seiner Flotte investiert, um existenziell notwendige Ziele verfolgen zu können. Sie stufte Chinas Marine auf der Schwelle zur Stufe drei ein (gleichauf mit Indien), während sie die chinesische Flottenquantität in Relation zur Größe des zu überwachenden Seegebietes auf gleicher Stufe wie Malaysia sah.

Der sehr ambitionierte Vortrag veranschaulichte auch die Diskrepanz zwischen dem über die Medien verbreiteten Bild von der Marine Chinas und den tatsächlichen Gegebenheiten.

Stephan Karraß

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de



AKTIVPOSTEN: Vizeadmiral Reinhard Scheer setzte die Flotte bereits im März 1916 beim Vorstoß in die Hoofden ein Foto: picture-alliance/AP Images

Ein Leben für die Flotte

Admiral Reinhard Scheer

Als Flottenchef der Kaiserlichen Marine von 1916 bis August 1918 und „Sieger vom Skagerrak“ erfuhr er bereits zu Lebzeiten nahezu legendäre Verehrung. Doch in politischen Angelegenheiten handelte er nicht immer glücklich

Von Dr. Heinrich Walle



SCHEERS BEFEHLSSTELLE: Linienschiff der Kaiserklasse ***SMS Friedrich der Große***, das Flaggschiff der Hochseeflotte in der Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai/1. Juni 1916 Foto: picture-alliance/arkivi

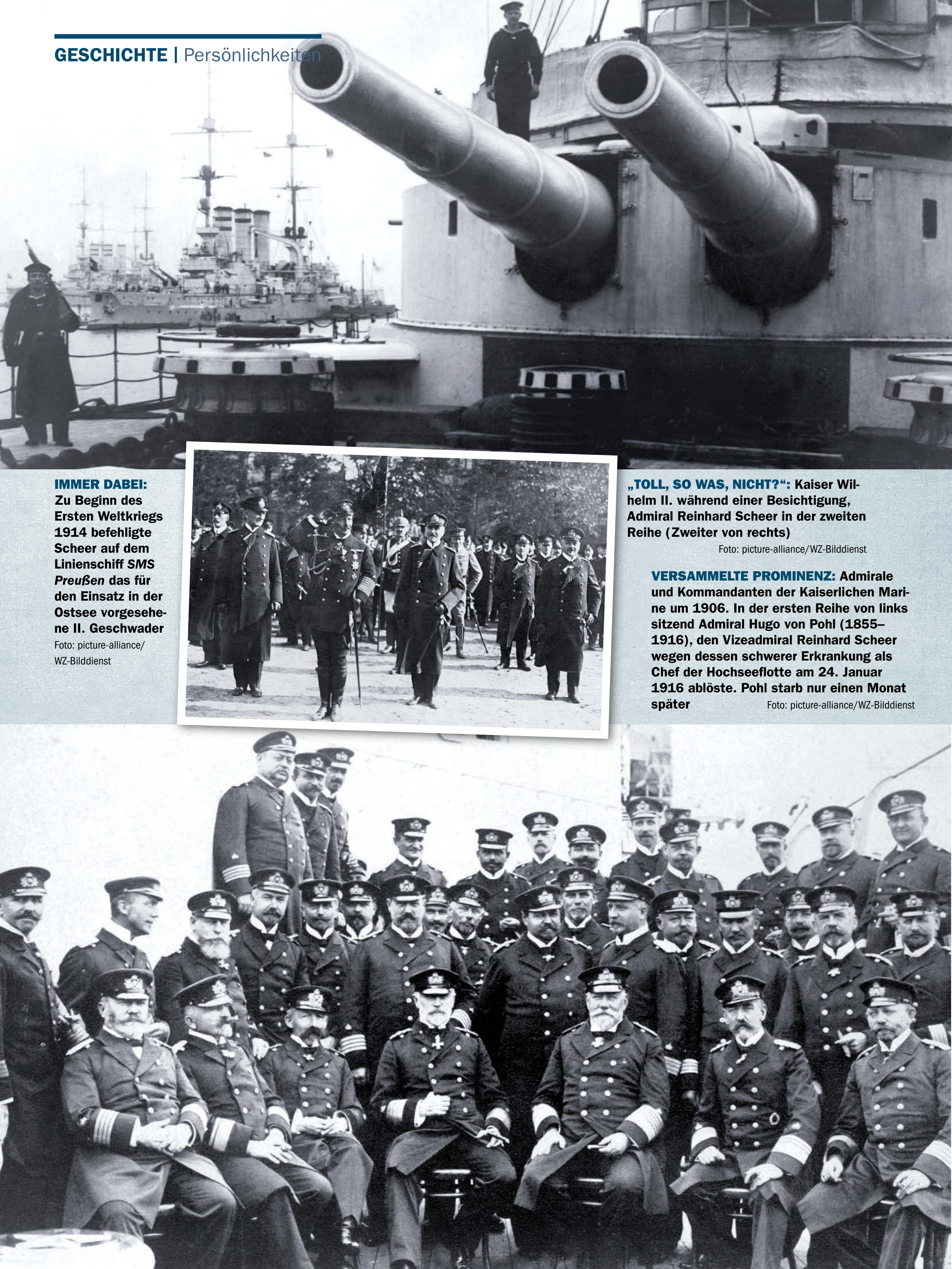
Inmitten einschlagender Granaten der britischen Grand Fleet gehen auf der offenen Brücke des Linienschiffes *Friedrich der Große* der Flottenchef der Hochseeflotte Vizeadmiral Reinhard Scheer und sein Chef des Stabes auf und ab. Ruhig erteilt er am 31. Mai 1916 in der Seeschlacht vor dem Skagerrak die Befehle zur Führung seiner Schiffe, die auf Kilometer verteilt im Dunst und Pulverqualm kaum noch zu erkennen sind.

Zwecks besserer Sicht hat sich Scheer nicht in den gepanzerten Gefechtsstand seines Flaggschiffes zurückgezogen. Um 17:46 Uhr erteilt er den Feuerbefehl. Auf Anfrage des Kommandanten gibt Scheer auch dem vorderen 30,5-Zentimeter-Turm Feuererlaubnis. Als sich nach der Salve des Turmes „Anna“ der gelblich-blaue Mündungsqualm verzieht, liegen Flottenchef und Stabschef an Deck. Der ungeheuere Luftdruck der Gefechtsladung hat sie zu Boden geschmettert, dem Admiral sind dabei sämtliche Mantelknöpfe abgesprungen. Er lacht und rafft sich mühsam mithilfe des Stabspersonals auf.

Lob des Kaisers

Später, während seines Berichtes an Wilhelm II. in Wilhelmshaven, sagt der Kaiser zu seiner Begleitung: „Sehen Sie sich den Mann an, meine Herren! Ich lasse meinen Admiralen die besten und dicksten Panzerstände bauen, und dann gehen diese Kerle noch nicht mal rein, wenn es nötig ist. Toll, so was, nicht?“

Der am 26. November 1928 im fränkischen Marktredwitz an den Folgen eines Herzschlages verstorbene Admiral Reinhard Scheer war zu diesem Zeitpunkt ein hoch angesehener Vertreter der zehn Jahre zuvor untergegangenen Kaiserlichen Marine. Konservative und bürgerliche Kreise, vor allem aber aktive und ehemalige Angehörige der Mari-



IMMER DABEI: Zu Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 befehligte Scheer auf dem Linienschiff *SMS Preußen* das für den Einsatz in der Ostsee vorgesehene II. Geschwader
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

„TOLL, SO WAS, NICHT?“: Kaiser Wilhelm II. während einer Besichtigung, Admiral Reinhard Scheer in der zweiten Reihe (Zweiter von rechts)
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

VERSAMMELTE PROMINENZ: Admirale und Kommandanten der Kaiserlichen Marine um 1906. In der ersten Reihe von links sitzend Admiral Hugo von Pohl (1855–1916), den Vizeadmiral Reinhard Scheer wegen dessen schwerer Erkrankung als Chef der Hochseeflotte am 24. Januar 1916 ablöste. Pohl starb nur einen Monat später
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



AUSZEICHNUNG: **Für die Führung der Hochseeflotte in der Skagerrak-Schlacht erhielt Vizeadmiral Scheer am 6. Juni 1916 unter gleichzeitiger Beförderung zum Admiral den Orden Pour le Mérite**

Foto: Interfoto/Hermann Historica

HOHER BESUCH: **Prinz Heinrich von Preußen (mit Doppelglas) und Reinhard Scheer bei einem Flottenmanöver in der Ostsee**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

ne, sahen ihn als „Held vom Skagerrak". Er galt als „Sieger" der nach einer damals weit verbreiteten Deutung mit altpreußischem Kampfgeist den Ruhm des stolzen Albions auf See nachhaltig erschüttert habe.

Spross bürgerlicher Eltern

Wie die meisten der Marineoffiziere war Reinhard Scheer bürgerlicher Herkunft. Er kam am 30. September 1863 in Obernkirchen in der Grafschaft Schaumburg als Sohn des evangelischen Hilfspfarrers und späteren Rektors der dortigen Bürgerschule Julius Scheer zur Welt. Nach Versetzung des Vaters als Lehrer an die Oberrealschule in Hanau wuchs Reinhard Scheer dort auf und trat mit fünfzehneinhalb Jahren nach Verlassen der Obersekunda des Hanauer Gymnasiums am 23. April 1879 als Angehöriger der Crew 79 in die Kaiserliche Marine ein.

Der in Hessen aufgewachsene Scheer hat vermutlich auch mit hessischem Akzent gesprochen und sein Spitzname „Bobschieß" dürfte „Bübchen" bedeutet haben. Obgleich Scheer die Kadettenaufnahmeprüfung nur mit „genügend" bestanden hatte, konnte er sich in kürzester Zeit zu den Besten seines Jahrganges qualifizieren und erreichte den zweiten Platz in der Rangliste seiner Crew. Als Leutnant zur See diente er auf der Kreuzerfregatte *Bismarck* und nahm an den Kämpfen gegen die Eingeborenen 1884/85 in Kamerun teil.

Dann war Scheer Wachoffizier auf der Korvette *Sophie* und zeichnete sich 1888 bei der Niederwerfung des Aufstandes in Ostafrika aus. Mit 29 Jahren Kapitänleutnant und 1900 zum Korvettenkapitän befördert, wurde er als Dezernent in der Zentralabteilung des Reichsmarineamtes (RMA) verwendet. An der Entwicklung der Torpedowaffe war er maßgeblich beteiligt – er setzte größere Boote durch – und er kam in Kontakt zu dem späteren Großadmiral Alfred von Tirpitz.

Er war Kommandeur der 1. Torpedoabteilung und Chef einer Torpedobootflottille, 1904 Fregattenkapitän, ein Jahr später Kapitän zur See und führte zwei Jahre lang das Linienschiff *Elsass* als Kommandant. 1909 erhielt er den Posten Chef des Stabes der Hochseeflotte. Im Alter von 46 Jahren wurde er 1910 zum Konteradmiral befördert. 1911 war er Direktor des Allgemeinen Marine Departements im Reichsmarineamt (RMA) und an der Einführung der 38-Zentimeter-Geschütze für die neuesten Linienschiffe beteiligt.

STEILER AUFSTIEG IN DER MARINE

Als Direktor des Allgemeinen Marine-Departements im Reichsmarineamt war Scheer maßgeblich an der Einführung der 38-Zentimeter-Geschütze beteiligt

Nach seiner Beförderung zum Vizeadmiral diente Scheer 1913 als Chef des II. Geschwaders der Hochseeflotte und im Dezember 1914 als Chef des III. Geschwaders aus den damals kampfstärksten Einheiten. Im Januar 1916 zum Chef der Hochseeflotte ernannt, führte er diese am 31. Mai/1. Juni 1916 in der Seeschlacht vor dem Skagerrak – ohne Zweifel ein Meisterstück operativer Flottenführung.

Scheers taktischer Sieg

Da auf deutscher Seite geringere Verluste als beim Gegner zu verzeichnen waren, gilt diese Seeschlacht als taktischer deutscher Seesieg. Scheers Kontrahent, Admiral John Jellicoe, brach die Schlacht ab, da er weitere Verluste für sinnlos hielt und die Royal Navy auch ohne einen Sieg über die Hochseeflotte allein aufgrund ihrer wesentlich günstigeren geostrategischen Lage fähig war, die Seeherrschaft aufrecht zu erhalten, um Deutschland auch weiterhin von überseeischen Zufuhren abzuschneiden.

Damit hatte Scheers Sieg vor dem Skagerrak keine Folgen für den weiteren Verlauf des Krieges. Unmittelbar nach der Schlacht erhielt er die Beförderungsurkunde zum Admiral und den Orden Pour le Mérite. Nachdem er erkannt hatte, dass England durch die Hochseeflotte nicht zu besiegen war, setzte er sich massiv für den verschärften U-Boot-Krieg ein.

In der Hochseeflotte kam es im Sommer 1917, bedingt durch schlechte Behandlungen der Mannschaften und Unzulänglichkeiten, aber auch einer Ungleichheit in der Verpflegung, zu Unruhen. Außer hohen Zuchthausstrafen gegen die Rädelsführer verhängte das Gericht auch fünf Todesurteile, von de-

nen Admiral Scheer drei durch Begnadigungen aufhob, die Todesurteile gegen den Obermatrosen Max Reichpietsch und den Heizer Albin Köbis aber bestätigte. Beide wurden am 5. September 1917 auf dem Schießplatz Köln-Wahn erschossen.



DAS ENDE: Großherzog Friedrich II. von Baden und Admiral Reinhard Scheer besichtigen die Abrüstung der Flotte Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Gerichtsherr

Ein unabhängiger Gutachter, der Justiziar des Reichsmarineamtes und die Offizialverteidiger hatten bei der Überprüfung der Urteile keinen Aufstand bestätigen können. Dadurch konnten drei Todesurteile aufgehoben und in hohe Zuchthausstrafen umgewandelt werden.

An Reichpietsch, der durch 14 Disziplinarstrafen belastet, und Köbis, der zehnmal disziplinarisch bestraft worden war, sollte zur Abschreckung ein Exempel statuiert werden. Damit hatte Admiral Scheer als Gerichtsherr ein juristisch nicht begründetes Todesurteil bestätigt. Diese beiden Matrosen waren mit Sicherheit keine vorbildlichen Soldaten gewesen, aber auch keine vorbestraften Kriminellen oder kriminellen Straftäter.

Der Reichstagsabgeordnete der USPD, Wilhelm Dittmann, beurteilte 1926 in einer Veröffentlichung diese Urteile als „militärischen Willkürakt aus politischen Motiven".

Vorstoß der Flotte

Am 11. August 1918 übernahm Admiral Scheer die Seekriegsleitung. Den befohlenen letzten Vorstoß der Hochseeflotte musste er allerdings aufgeben, da die Matrosen in dieser Operation nur noch einen sinnlosen Opfergang der Flotte am Ende des Krieges sahen und den Gehorsam verweigerten. Am 14. November 1918, drei Tage nach Abschluss des Waffenstillstandes, legte Admiral Scheer sein Amt nieder und nahm seinen Abschied.

Am 9. Oktober 1920 traf ihn wohl der härteste Schicksalsschlag seines Lebens, als ein bewaffneter Einbrecher die Hausangestellte und dann seine Ehefrau erschoss, mit der er seit 1899 verheiratet war, danach die Tochter schwer verwundete und sich zuletzt selbst das Leben nahm. Im Traditionshandbuch der Kriegsmarine kennzeichnete 1937 Fritz Otto Busch, ehemaliger kaiserlicher Seeoffizier und damals bekannter Marineschriftsteller, Scheer als einen „Tatmenschen, der Wissen zwar nicht gering schätzte, aber ihm den zweiten Platz anzuweisen für richtig hielt". Scheer war eine ausgesprochene Führerpersönlichkeit, „er verlangt viel von seinen Untergebenen, ist zuweilen derb und schroff, aber er schätzt grade, aufrichtige Menschen, die ihre abweichende Meinung offen aussprechen und zu verteidigen den Mut aufbringen".

SCHEER-PROGRAMM 36 Boote



GRÖSSTE ERWARTUNGEN: Der U-Boot-Bau begann in Deutschland erst 1906 und sollte nach den Planungen der Seekriegsleitung noch 1918 eine drastische Steigerung erfahren Foto: picture-alliance/akg-images

Ein erweitertes U-Boot-Bauprogramm mit dem Ziel von monatlich 36 Unterseebooten war die erste Maßnahme der Seekriegsleitung unter Admiral Scheer. Nach Rücksprache mit Vertretern der Rüstungsindustrie am 1. Oktober 1918 sah die Marineführung das Programm als realistisch an, vorausgesetzt, die Oberste Heeresleitung würde dafür die (zugesagten) 40.000 Mann Arbeiter tatsächlich freistellen. Das ambitionierte Vorhaben konnte infolge der allgemeinen militärischen und politischen Ereignisse nicht mehr umgesetzt werden.

Historisches Erbe

Vizeadmiral Friedrich Ruge, der erste Inspekteur der Bundesmarine, der Scheer als junger Seeoffizier noch erlebt hatte, charakterisierte ihn so: „Scheers Persönlichkeit strahlte Kraft und Vertrauen aus, er löste in der Marine das feudale durch das technische Zeitalter ab."

Kapitän zur See Dr. Friedrich Forstmeier, Historiker und Amtschef des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes, machte einmal deutlich, dass Admiral Scheer, wie viele der „stärksten Repräsentanten des nachbismarckschen wilhelminischen Deutschland blind (war) für innen- und außenpolitische Realitäten. Wo immer er mit dem Politischen zusammenstieß, bewies er keine glückliche Hand."

Oder wie der Schifffahrtshistoriker Helmut Pemsel 1985 schrieb: „Scheer war ehrgeizig, strebsam und selbstbewusst. Er hatte einen klaren Verstand und Verantwortungsbewusstsein. Ein guter Taktiker und Stratege, jedoch war seine Bereitschaft, sich mit politischen Fragen auseinanderzusetzen, umstritten." ⚓

Als Amerika in den Vietnamkrieg stürzte

Das Gespenst von Tonkin



PROVOKATEUR: **Die *USS Maddox*, hier 1966, sollte Weltgeschichte schreiben, als sie einen Angriff meldete, den es so nie gegeben hat**
Foto: picture-alliance/AP

Der Vietnamkrieg begann bekanntlich mit einer Lüge. Was jedoch kaum bekannt ist: Der Fälschung ging tatsächlich ein echter Zwischenfall voraus Von Stefan Krüger

Fauchend heben die US-Jets an diesem 5. August 1964 von den Trägern ab. Diesmal ist es keine Übung, keine Routine. Ihr Ziel sind nordvietnamesische Marinestützpunkte, und als schließlich die Bomben fallen, ist klar: Amerika befindet sich im Krieg. Ein Krieg, der am Ende über 58.000 junge Amerikaner das Leben kosten, der ein ganzes Land verwüsten wird und dem nicht zuletzt Millionen von Vietnamesen zum Opfer fallen sollen. Das ganze Drama beginnt mit einem Angriff auf ein US-Kriegsschiff, den es allerdings so nie gegeben hat. Doch der Reihe nach …

Zu Beginn der 1960er-Jahre müssen die Amerikaner ernüchtert feststellen, dass ihr „Kreuzzug gegen den Kommunismus" nicht wirklich rund läuft. Nur mit Mühe haben die USA und ihre Verbündeten wenigstens Südkorea retten können, während die Invasion in der Schweinebucht 1961 völlig zum Fiasko geriet. Dieses höchst dilettantisch durchgeführte Unternehmen der „Christen in Aktion", wie Angehörige der CIA ihre Behörde auch bezeichnen, hatte das Ziel, das sozialistische Castro-Regime auf Kuba durch einen Umsturz zu beseitigen.

Die USA wollen eingreifen

In Vietnam scheint sich indes die Geschichte des Koreakrieges zu wiederholen. Der Norden dominiert in diesem Konflikt deutlich, was nicht zuletzt daran liegt, dass Südvietnam der Makel anhaftet, nur eine Marionette der Vereinigten Staaten zu sein. Der Rückhalt in der Bevölkerung für den Verbündeten der Amerikaner ist daher denkbar gering, während die Verlogenheit und Brutalität des nordvietnamesischen Regimes erst nach dem Krieg ins Bewusstsein rücken sollte. Den Verantwortlichen in Washington jedenfalls wird klar: Ohne US-Hilfe wird Südvietnam fallen. Doch wie kann Präsident Lyndon B. Johnson seine Landsleute davon überzeugen, den schwachen Bundesgenossen deutlich stärker militärisch zu unterstützen – bis hin zur direkten Intervention?

Als der Morgen des 31. Juli 1964 anbricht, stößt der US-Zerstörer *USS Maddox* in den Golf von Tonkin vor. Er hat den Auftrag, Informationen über militärische Anlagen wie zum Beispiel Radarstationen zu beschaffen – aber eben nicht nur. Die Lage in dieser Region ist äußerst gespannt und entsprechend nervös schweben die zittrigen Hände über den Knöpfen und Waffenabzügen. Denn erst am Tag zuvor haben südvietnamesische Marineeinheiten Stellungen des Feindes auf verschiedenen Inseln beschossen.

Die amerikanische Führung aber hat dies nicht nur einkalkuliert, sondern ihren Zerstörer aus genau diesem Grund in den Hexenkessel von Tonkin geschickt: Er soll die Nordvietnamesen dazu provozieren, das Feuer zu eröffnen. Die Absicht der Amerikaner ist es allerdings nicht, einen Krieg anzuzetteln, sondern lediglich weitere Informationen über Technik und Taktik des Gegners zu sammeln.



Foto: picture-alliance/Everett Collection

INITIATOR: **Johnson unterzeichnet die Tonkin-Resolution – die USA treten damit in den Vietnamkrieg ein**





Foto: picture-alliance/AP

SEEMACHT: **Die *USS Enterprise* im Golf von Tonkin (1966)**

Und Johnson bekommt, was er möchte: Als die *Maddox* auch am 2. August an der Küste entlangfährt, rasen plötzlich drei nordvietnamesische Schnellboote heran und feuern Torpedos auf das US-Kriegsschiff ab. Der Zerstörer dreht sofort bei und versucht, auf das offene Meer zu entkommen, während er zugleich den Träger *USS Ticonderoga* zu Hilfe ruft. Dieser kann auch sofort eingreifen, da sich bereits Kampfflugzeuge in der Luft befinden, die alle drei Schnellboote beschädigen. Wie wird Johnson reagieren?

Die Amerikaner protestieren

Der US-Präsident zögert. Denn immerhin hat sich die *Maddox* im Hoheitsgewässer Nordvietnams befunden. Er lässt daher das Schwert zunächst stecken und formuliert lediglich einen scharfen Protest – was die Amerikaner allerdings nicht davon abhält, den Zerstörer an Ort und Stelle zu lassen. Mehr noch, sie entsenden sogar einen zweiten – die *USS Turner Joy*.

Die Nerven der Männer auf der *Maddox* unter dem Kommando von Kapitän John Herrick sind zum Zerreißen gespannt, auch am Abend des 4. August, als sich die Dunkelheit über Vietnam legt. Das Echolot meldet schon seit geraumer Zeit zwei Kontakte, doch dabei bleibt es nicht. Ein dritter taucht plötzlich auf, und als der Kapitän obendrein glaubt, Suchscheinwerfer am Himmel zu erkennen, gerät er in Panik. Er schnappt sich das Funkgerät und meldet seinen Vorgesetzten, dass er angegriffen wird. Was dort in der Nacht um die Maddox herumspukt, sind allerdings mitnichten Nordvietnamesen, sondern lediglich Wetterphänomene. Herrick erkennt seinen Irrtum auch recht schnell und gibt Entwarnung. Doch es ist bereits zu spät. Johnson hat sich längst entschlossen, den Vorfall, der nie stattgefunden hat, auszuschlachten und lässt nur wenige Stunden später seine Bomber aufsteigen.

Es ist übrigens nicht das erste Mal in der amerikanischen Geschichte, dass ein Nicht-Angriff einen Krieg auslöst. Als das Schlachtschiff *USS Maine* am 15. Februar 1898 im Hafen von Havanna explodiert, spricht die US-Regierung von einem terroristischen Akt seitens der Spanier, obwohl die eigenen Experten von Anfang an darauf hingewiesen haben, dass es sich höchstwahrscheinlich um einen Unfall handle.



Ein wunder Punkt

Ganz anders verhält es sich mit Pearl Harbor, als die Amerikaner am 7. Dezember 1941 tatsächlich Opfer einer Aggression wurden und in der Folge Japan den Krieg erklärten.

Was jedoch alle drei Vorfälle gemeinsam haben, ist die Tatsache, dass jeweils Schiffe im Mittelpunkt stehen, und das ist kein Zufall. Auch wenn wir das Land vor allem als Kontinentalmacht wahrnehmen, sind die USA doch fest in der maritimen Tradition verankert, seit ihre Vorfahren übers Meer in die neue Welt gekommen sind, während es heute die Marine ist, die die Vereinigten Staaten vor äußeren Feinden schützt – und sei es auch nur als Plattform für Trägerflugzeuge. Und eben dies ist vermutlich der Grund, warum bei den Amerikanern so viele Emotionen mitschwingen, sobald ihre Schiffe angegriffen werden. Denn in ihren Augen sind es nicht nur irgendwelche stählernen Marineeinheiten, sondern die USA selbst. ⚓



AUFTAKT: **Ein nordvietnamesisches Torpedoboot greift die *USS Maddox* an, ohne den Zerstörer beschädigen zu können**

Foto: picture-alliance/CPA Media



VOGELPERSPEKTIVE: Majestätisch erhebt sich die 1907 bis 1910 gebaute Marineschule am Ufer der Flensburger Förde Foto: Ivo Schneider

Marineschule Flensburg-Mürwik

Rotes Schloss am Meer

Zur Kaiserzeit erbaut, entspricht sie auch nach 100 Jahren noch immer den Erfordernissen eines modernen Militärinternats: unsere „Burg". Ihre Architektur überließ allerdings nichts dem Zufall und diente einem ganz bestimmten Zweck

Von Dr. Heinrich Walle

Für die Deutsche Marine ist die am 1. Oktober 1910 fertiggestellte Marineschule in Flensburg-Mürwik von besonderer Wichtigkeit. Von 1910 bis heute haben alle aktiven Offiziere und der überwiegende Teil der Reserveoffiziere auf der „Burg", wie das im Stil der Backsteingotik ausgeführte Bauwerk liebevoll genannt wird, ihre Offizierausbildung und damit einen entscheidenden Teil der Vorbereitung auf ihre Marinelaufbahn erhalten.

Das Bauwerk beeindruckt die Bewohner aber auch durch seine künstlerische Ausgestaltung. In Gebäuden kommt stets zum Ausdruck, dass jeder Architekt von Rang bemüht ist, sein Bauwerk durch entsprechende künstlerische Gestaltung zu einem wenn möglich überregionalen Bedeutungsträger zu machen.

Damit soll die Funktionalität über den rein praktischen Zweck hinausgehend gesteigert werden. Nicht von ungefähr haben etwa Banken und Versicherungen dieses Prinzip verinnerlicht: Wer ihre Bauten betritt, soll sich wohlfühlen, die Architektur muss ansprechend sein, aber nicht übertrieben pompös.

Teil des Konzepts

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs bestand in Deutschland die Tradition, dass bei der Realisierung von militärischen Bauwerken Zweck und künstlerische Gestaltung einander ergänzten. Der 1907 begonnene Bau der Marineschule Mürwik gehörte zu den Infrastrukturmaßnahmen der damaligen Flottenbaupläne, die auf den Staatssekretär im Reichsmarineamt Großadmiral Alfred von Tirpitz zurückgehen.

Die geschützte Lage an der Flensburger Förde und der Umstand, dass die Stadt Flensburg der Marine ein größeres Areal am Fördeufer, damals noch unweit außerhalb des Stadtgebietes gelegen, unentgeltlich zur Verfügung stellte, waren für die Wahl des Standortes dieser neuen Offizierschule ausschlaggebend. Außerdem wollte man den Offiziernachwuchs den schädlichen Einflüssen der pulsierenden Arbeiterstadt Kiel entziehen, in der die Marineschule bisher ihren Standort hatte.

Bereits 1904 legte der damals bekannte Architekt Franz Schwechten einen ersten Entwurf vor. Er hatte die Anlage nach dem Prinzip eines Pavillons geplant, das aus mehreren Gebäudeteilen bestand. Da die



VEREIDIGUNG: Marineoffizieranwärter im Sommer 2012; die seeseitige Fassade wurde vor einigen Jahren mit großem Aufwand restauriert
Foto: picture-alliance/arkivi

SCHÖNE AUSSICHTEN: Blick auf die „Burg“ auf einer Postkarte (ohne Jahresangabe), auf der Hälfte zum Wasserturm rechts die ehemalige Kommandeursvilla, die heute als „Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum“ mit einer sehenswerten maritimen Sammlung dient
Foto: picture-alliance/arkivi

Baukosten durch den von ihm vorgesehenen und sehr aufwendigen Zierrat allerdings wesentlich überschritten worden wären, suchte man eine preiswertere Lösung. Hinzu kam, dass auch Kaiser Wilhelm II. die künstlerische Gestaltung nicht zusagte.

Wilhelm II. entscheidet

Das Reichsmarineamt beauftragte 1904 den Marinebaurat Adalbert Kelm mit der Neuplanung. Der Sohn eines Maurermeisters präsentierte zunächst ein Pavillonsystem in barockem Stil, das ebenfalls verworfen wurde. Im Januar 1906 legte er Tirpitz den endgültigen Entwurf für die Marineschule Mürwik vor. Aufbauend auf dem von Franz Schwechten entworfenen Lageplan mit Einzelgebäuden hatte Kelm nunmehr den Weg von einer Pavillonanlage zum mäanderförmigen Grundriss beschritten.

So jedenfalls verstand der Architekt seinen Auftrag, ein Militärinternat zu entwerfen, das Unterkünfte für Schüler und Lehrer, Unterrichtsräume, Bibliothek, Gesellschaftsräume, Turn- und Fechtsaal sowie einen Versammlungsraum (Aula) in sich vereinigte. Als Nebenanlagen waren ein Haus für den Direktor, ein Bootshafen mit Bootshaus und kleinem Yachthafen, eine Schwimmanstalt, Tennisplätze, eine Reitbahn sowie ein Wasserturm vorgesehen.

Auf dem Gelände der Schule waren außerdem Exerzier- und Sportplätze geplant. Als gewisse Vorbilder für die Mürwiker Anlage dienten die Offizierschulen der US Navy in Annapolis und der Royal Navy in Dartmouth an der Südküste Englands. Waren die amerikanische und die englische Marineschule nach dem Pavillonsystem konzipiert, so schied dies für Mürwik aus Kostengründen aus. Adalbert Kelm hatte sich für eine Lösung entschieden, welche die Bausubstanz in verschiedene Flügel unterschiedlicher Funktion aufgliederte.

Funktionales System

Die funktionale Aufteilung des Hauptgebäudes hat sich in den nunmehr 100 Jahren ihres Bestehens vollauf bewährt, sodass die architektonische Ursprünglichkeit nahezu vollständig bewahrt werden konnte.



PRACHTVOLL: Mitteltrakt der MSM mit Remter (unten) und Offiziermesse in der Ecke mit verziertem Giebel

Foto: MOV/DMI

ZEITLOSER AUFTRAG: „(…) so tragt, deutsche Schiffe, (…) den Frieden umher." Bleiglasfenster über dem Eingangsportal mit dem Wappen des Deutschen Reiches

Foto: MOV/DMI

Die Marineschule Mürwik sollte in ihrem künstlerischen Gehabe auch Repräsentant der politischen und militärischen Ziele der Kaiserlichen Marine sein. So lag es nahe, dass man von vornherein an ein historisierendes Bauwerk dachte. Kelm wollte mit seinem ersten Entwurf zahlreiche Barockzitate integrieren, die jedoch einer an die Backsteingotik der Ostseeländer angelehnten Gestaltung weichen mussten.

Wenngleich sich Kelm durch die Renovierung der Marienburg an der Weichselmündung für seinen Entwurf der Marineschule inspirieren ließ, so hatte er die berühmte Hauptburg des Deutschen Ordens keineswegs imitiert oder gar in Mürwik kopieren wollen, wie ihm oft nachgesagt wurde.

Schule als Repräsentantin

Vor allem mit den Zitaten der im Ostseeraum weit verbreiteten mittelalterlichen Backsteingotik hatte Kelm eine kostengünstige Lösung gefunden, da als Verzierung nur Maßwerk verwendet wurde, das aus gemauerten Backsteinen bestand. Durch die Aufgliederung der Baumasse in mäanderförmig angeordnete Flügeln sparte man erheblich Kosten und steigerte die Funktionalität der Anlage.

So ist die Marineschule zunächst ein eindeutig zweckgerichtetes Bauwerk – eben eine Schule –, wenngleich der Rückgriff auf die niederdeutsche Backsteingotik aber auch ein besonderes politisches Programm mit ästhetischen Mitteln zum Ausdruck brachte.

Den Sinngehalt für das Bestehen der Marine vermittelt bereits das im Bogenfeld über dem Hauptportal befindliche große Bleiglas-

KAISERZEIT Politisches Symbol

Die im Aufbau befindliche Kaiserliche Marine und das Seemachtstreben des Deutschen Reiches bedurften der Legitimation, die man mit dem Hinweis auf eine ungebrochene Vergangenheit herleitete. In ihrer Blütezeit im Mittelalter hatte die Hanse Seemacht in Nord- und Ostsee ausgeübt. Eines ihrer Mitglieder war der Ordensstaat, der als direkter Vorläufer des Hohenzollern-Reiches betrachtet wurde. In der Hanse wiederum waren Bürgertum und Adel gleichberechtigte Partner, ein Gesichtspunkt, der vor allem für die vornehmlich aus bürgerlichem Hause stammenden Seeoffiziere bedeutsam war.



SCHWIERIGES ERBE: **Die ehemalige Sportschule auf dem Gelände der Marineschule Mürwik diente der letzten Regierung unter Großadmiral Karl Dönitz vom 3. bis 23. Mai 1945 als Regierungssitz** Foto: picture-alliance/dpa

fenster, auf dem ein monumentaler Reichsadler mit ausgebreiteten Schwingen zu sehen ist, bekrönt von der Kaiserkrone und auf der Brust den Wappenschild Preußens. Hier dominiert der Hinweis auf das Deutsche Reich und die damalige Monarchie der preußischen Hohenzollern.

Eindeutige Botschaft

Der eingelassene Wappenspruch auf dem Fenster beschreibt auch nach einem Jahrhundert den noch immer gültigen Auftrag der Deutschen Marine: „Den Frieden zu wahren, gerüstet zum Streit, mit flatternden Fahnen im eisernen Kleid, so tragt, deutsche Schiffe, von Meere zu Meer, die Botschaft von Deutschland, den Frieden, umher!“

Im Gesamteindruck besticht das Bauwerk durch seine bruchlose Vereinigung von hoher Ästhetik und Funktionalität. Der ganze Bau, vor allem aber die Fassaden wirken trotz ihrer Repräsentation nicht überladen, sondern vermitteln ein Gefühl von Selbstbewusstsein und bescheidenem Stolz. Der auf einem Steilufer etwa 20 Meter über der Förde thronende langgestreckte Baukörper ist durch eine großzügige Freitreppe in Verlängerung der Mittelachse des Mittelbaus mit dem Ufer verbunden. Am uferseitigen Ende wird diese Freitreppe durch einen zinnenbewehrten doppeltürmigen Vorbau beschlossen, sodass für den Betrachter von der Förde her der Eindruck eines majestätischen Wasserschlosses entsteht.

Und das war der Sinn: Der angehende Offizier der Kaiserlichen Marine sollte sich als Nachfahre preußischer Ordensritter fühlen und somit als loyaler Vasall an das Haus Hohenzollern gebunden werden. Wurde der Offizieranwärter schon durch das Äußere des Bauwerkes dieser ihn prägenden Erziehungsstätte als Fortführer einer langen Tradition angesprochen, so fand dieses erzieherische Moment seine Entsprechung in der Architektur der Innenräume.

Doch auch subtilere Details der Innenausstattung waren geeignet, den Offizieranwärter an seinen künftigen Beruf zu gemahnen. Dem dienten die auf Bildkacheln im Treppenhaus dargestellten Motive aus dem Seeleben, die den Betrachter immer wieder an das Element erinnern, mit dem er sich später auseinanderzusetzen hat. Ob die über den Türstürzen der Toiletten gemalten Schiffe ebenfalls diesem Zweck dienen sollten, da alle übrigen Türstürze lediglich Pflanzenornamente enthalten, sei dahingestellt.

Reichsidee

Auch der Humor ist beim Bau, wie man im Schmuck der Säulenkapitelle im heutigen Säulengang sehen kann, nicht zu kurz gekommen: Eulen als Vögel der Gelehrsamkeit wechseln sich ab mit dem Adler, dem Wappentier des Reiches, aber auch mit Pflanzen und Tieren fremder Länder. Das Glasfenster über der Tür zum Speisesaal („Remter“) zeigt drei junge Raben, die von ihren Eltern gefüttert werden – eine liebenswürdige Anspielung auf die Funktion des dahinterliegenden Raumes.



GROSSE SYMBOLKRAFT: **Der Reichsadler, aus dessen Klauen das Hakenkreuz entfernt wurde** Foto: picture-alliance/dpa

Dem Willen des Architekten entsprechend sollte den jungen Offizieranwärtern aber auch die Idee des die Marine tragenden Reiches nahegebracht werden. Die Marine verkörperte die Einheit des Reiches. Einen sichtbaren Niederschlag fand diese Vorstellung in der von Kelm gestalteten Auladecke, welche die Wappen aller 26 deutschen Staaten zeigt, die um den Reichsadler gruppiert sind.

Weil die Deutsche Marine heute ebenfalls von allen Ländern der Bundesrepublik getragen wird und diese im Ausland repräsentiert, gilt das künstlerische Programm der Auladecke der Marineschule Mürwik auch gegenwärtig noch als aktuell, zumal manche der dort vorhandenen Wappen in den Hoheitszeichen der nach 1945 neu entstandenen und seit der Wende neu hinzugetretenen Bundesländer fortleben.

> „Wer ebnete dem Bau die Wege, erwarb die Mittel und das Land? Der Intendant. Wer schuf den Bau so stolz vom Grund zum Turm und Helm? Kelm!“
>
> Zeitgenössischer Reim auf das Entstehen der Marineschule

Die Marineschule Mürwik ist unbestreitbar ein Bauwerk mit deutlich ausgeprägten historisierenden Stilzitaten. Dennoch zeigt sich in den überall vorhandenen floralen (pflanzlichen) und animalischen (tierischen) Ornamenten, an Treppengeländern, Tür- und Fensterbeschlägen wie auch in den bereits erwähnten Bildkacheln und Säulenkapitellen, dass Kelm sich einer damals modernen Stilrichtung verpflichtet wusste.

Großadmiral Tirpitz war einer der entscheidenden Befürworter von Kelms Entwurf. Trotz sichtbarer Anlehnung des stilistischen Dekors an die Marienburg ist die Marineschule keineswegs ein im strengen Sinne historisierendes Bauwerk. Grundriss, Gliederung der Baumassen und Anordnung der Räumlichkeiten weisen dieses Bauwerk als einen modernen Zweckbau aus – mit deutlich politisch intendierten Zielen.

Das Gebäude ist im Ganzen von einer solch hervorragenden Funktionalität, dass sich die Praxis der Raumnutzung, vor allem im Unterrichts- und Wohnbereich, in den 100 Jahren seines Bestehens kaum geändert hat und der Komplex noch immer den Erfordernissen eines modernen Militärinternats entspricht. ⚓



GERETTET: Eines von vier Großen Torpedobooten der Kaiserlichen Marine, die in Scapa Flow von den Briten schwimmend geborgen wurden
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



Ein deutsch-britischer Erinnerungsort

Scapa Flow

Grab der Hochseeflotte 1919 und von *HMS Royal Oak* 1939: Kaum ein Seegebiet ist für die deutsche und englische Marinegeschichte so bedeutsam wie die Bucht von Scapa Flow

Von Olaf Rahardt

Er duckt sich im Windschatten des 481 Meter hohen Ward Hill, der im Westen, auf der Insel Hoy, die höchste Erhebung der Orkneys darstellt: der einzigartige Naturhafen Scapa Flow.

Mit Ausmaßen von rund zwölf mal 15 Kilometern und durchschnittlichen Wassertiefen von 30 Metern war hier in beiden Weltkriegen ein Hauptliegeplatz der Royal Navy. Und – nach der Selbstversenkung internierter deutscher Schiffe 1919 – das „Grab der kaiserlichen Hochseeflotte“. 20 Jahre später wurde Scapa Flow schließlich Ort einer schmerzhaften britischen Niederlage, als U 47 das Schlachtschiff *HMS Royal Oak* im Oktober 1939 versenkte.

Vor diesem historischen Hintergrund sind Besuche in Scapa Flow für Marinebegeisterte immer wieder von besonderem emotionalen Wert. Als die Royal Navy 1956 ihren Stützpunkt in Scapa Flow aufgab, zog aber keinesfalls Ruhe ein auf den von atlantischen Winden umtosten, nahezu baumlosen Inseln. Zahlreiche Hinterlassenschaften der mehr als 5.000-jährigen Besiedlung, Zeugnisse skandinavischer Seefahrer und die herbe Schönheit der nordschottischen Landschaft locken zahlreiche Touristen.

Geschichtsträchtig

Von den Wikingern stammt auch der Name „Skalpafloi“; sie hinterließen aber mit ihren Grabungsfunden nicht die ältesten Objekte menschlicher Besiedlung. Mit Beispielen wie Skara Brae oder den Steinkreisen von Brodgar oder Stenness, um nur einige zu nennen, gehen diese zurück in die Megalithkultur um 2.500 bis 3.000 v. Chr. und sind wissenschaftlich ebenso bedeutsam wie das englische Stonehenge.

Mit dem Ende der militärischen Nutzung kommt ein weiterer touristischer Aspekt hinzu: das Wracktauchen! Zum Ende des Ersten Weltkriegs musste die Kaiserliche Marine 74 ihrer modernsten Einheiten in Scapa Flow internieren lassen, um sie für eine eventuelle Übergabe an die Alliierten bereitzuhalten. Um diese drohende Übergabe zu verhindern, nutzten deren verbliebene Restbesatzungen eine günstige Gelegenheit und versenkten am 21. Juni 1919 unter den Augen der britischen Bewacher fast alle deutschen Schiffe. Beim Versuch der Briten, das durch Schusswaffengebrauch zu verhindern, starben neun deutsche Seeleute. Es waren die letzten dieses Krieges.



MALERISCH: Blick über eine Inseldurchfahrt, die durch künstliche Sperren blockiert ist; im Hintergrund der höchste Berg der Orkneys, der Ward Hill auf Hoy Foto: Olaf Rahardt

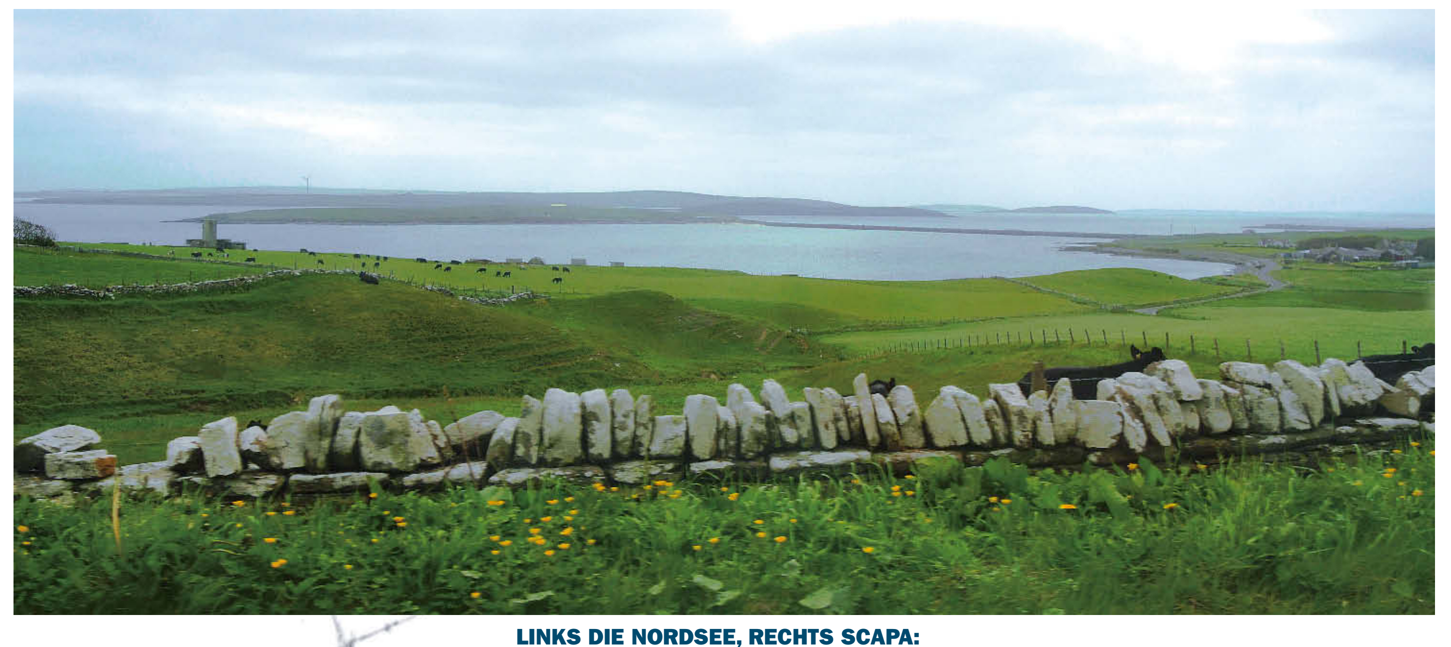


POPULÄR: Günther Prien (1909–1941) drang in das durch eine Vielzahl von Minen-, Netz- und Blockschiffsperren gesicherte Allerheiligste der Navy ein Foto: picture-alliance/dpa

Beliebt: Wracktauchen

Zwischen 1923 und 1939 waren britische Bergungsunternehmen damit beschäftigt, diese Wracks zu heben und zu verschrotten. Mit beeindruckenden Verfahren wurden allein zwölf nahezu komplette Großkampfschiffe gehoben. Der gewonnene Stahl war hochwertig und teuer und brachte somit allein den Briten erhebliche Gewinne. Doch nicht





LINKS DIE NORDSEE, RECHTS SCAPA: **Durch dieses Nadelöhr schlich sich U 47 im Oktober 1939 in die Bucht. Gut zu erkennen ist der nachträglich errichtete Sperrdamm der Churchill-Barriers und links am Ufer der Turm einer ehemaligen Küstenbatterie**
Foto: Olaf Rahardt

AUF EIGENEN BEFEHL: **Die sinkende *SMS Bayern* am 21. Juni 1919 gegen 14:30 Uhr in der Bucht von Scapa Flow**
Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library

alle Wracks konnten geborgen werden. Im Westen der Bucht verblieben drei Linienschiffe und vier Kleine Kreuzer auf dem Meeresgrund nahe der Insel Cava. Je nach Gezeitenstand sind sie auf rund 20 bis 40 Meter Wassertiefe erreichbar.

Schicksal von *SMS Bayern*

Sichtverhältnisse von kaum mehr als zehn Metern lassen aber nur begrenzte Ansichten der Schiffe zu, die darüber hinaus auch unterschiedliche Grade der Zerstörung aufweisen. Außerdem befinden sich auch noch zwei komplette 38-Zentimeter-Geschütztürme des Linienschiffes *Bayern* vor Ort.

Diese fielen beim Kentern des Schiffes heraus und sanken zu Boden. Heute sind sie zwar im Schlamm versunken, deren Unterbauten ragen aber darüber hinaus und ermöglichen wagemutigen Tauchern, ins Innere zu gelangen. Hinzu kommen zwölf Wracks anderen Ursprungs und 41 Block-



SELTENES BILD: ***HMS Exeter*** **im Jahr 2008. Auch die Royal Navy spielt hier nur noch eine Gastrolle**
Alle Fotos dieser Doppelseite: Olaf Rahardt

schiffe in den Zufahrten. Um dieses „Eldorado“ für Wracktaucher zugänglich zu machen, hat sich mittlerweile ein nicht unwesentlicher Wirtschaftszweig in einigen Ortschaften der Orkneys entwickelt. Einzig das Wrack der *Royal Oak* gilt als Kriegsgräberstätte, ist daher unberührt und darf im Umkreis von 300 Metern nicht betaucht werden. Im Nordosten der Bucht gelegen, ist es durch eine grüne Wracktonne gekennzeichnet. Nicht weit ab drang am 13. Oktober 1939 das Unterseeboot U 47 unter Kapitänleutnant Günther Prien in die Bucht ein und versenkte – für die Briten völlig überraschend – kurz nach Mitternacht das vor Anker liegende Schiff der *Revenge*-Klasse. Dabei fanden 833 Besatzungsmitglieder den Tod.

100 JAHRE SKAGERRAK

Im vergangenen Jahr stand alles unter dem Zeichen des Gedenkens an die größte Seeschlacht der Weltgeschichte. Deutsche und britische Prominenz hatten sich zu einem Staatsakt eingefunden

1940 begannen die Briten, vier bis dahin durch Blockschiffe und Netzsperren gesicherte Durchfahrten durch massive Dämme der sogenannten Churchill-Barriers zu schließen. Dafür setzten sie völkerrechtswidrig rund 1.300 italienische Kriegsgefangene ein. Im Mai 1945 waren die Dämme fertiggestellt und bildeten eine durchgehende Straßenverbindung zu den südöstlichen Inseln. Heute erinnert die von den Kriegsgefangenen auf Lamb Holm errichtete kleine Kapelle „Italien Chapel“ an ihre Schicksale. Von hier aus bietet sich dem Besucher auch ein Ausblick auf den Kirk Sound, durch den U 47 in die Bucht von Scapa Flow einfuhr. Man muss der navigatorischen Leistung Priens und seines Ersten Wachoffiziers Engelbert Endrass, an dieser Stelle nachts und unter Kriegsbedingungen an den Blockschiffen vorbei zweimal hindurchzukommen, überaus großen Respekt zollen.

Abgesehen von den zahlreichen Wracks in Scapa Flow finden sich aber auch viele sehenswerte Objekte und Museen, zumeist auf Hoy, Mainland und South Ronaldsay. An vielen Stellen der Inseln lassen sich noch alte Bunkeranlagen und Geschützstellungen besichtigen. So zum Beispiel die Hoxa Head Battery auf South Ronaldsay. Die größte Sammlung beherbergt der Ort Lyness auf der Insel Hoy. Seit 1990 informiert hier im ehemaligen Pumpenhaus des Treibstoffdepots das „Scapa Flow Visitor Centre“ über den einstigen Marinestützpunkt, in dem zu Spitzenzeiten im Zweiten Weltkrieg bis zu 12.000 Personen stationiert waren.

Sehenswerte Objekte

Originales Kriegsgerät aus damaliger Zeit, Fundstücke von den Wracks in der Bucht sowie viele weitere Objekte zu diesem Thema finden sich hier. Ein weiteres, zwar nicht so umfangreiches, aber nicht minder interessantes Museum kann man in Stromness in



WIRTSCHAFTSSTANDORT: Dort, wo einst die Dickschiffe der Royal Navy dicht nebeneinander lagen, sieht man heute gelegentlich dicke Pötte der Gegenwart. Dank der Infrastruktur und geeigneter Wassertiefen des Areals wird Scapa Flow auch von der Ölindustrie genutzt



ERINNERUNG: Sprengstück aus der Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai/ 1. Juni 1916



MAHNMAL: Im größten Gotteshaus der Orkneys, der St. Magnus Kathedrale, wird der 833 Seeleute von *HMS Royal Oak* gedacht

der Albert Street besuchen (www.orkneycommunities.co.uk/stromnessmuseum/).

Im südwestlichsten Zipfel der Insel Mainland gelegen, bietet die Hafenstadt Stromness die typische Idylle kleiner, schottischer Küstenorte. An der Uferseite, etwas abseits vom Zentrum des Ortes, macht ein entsprechendes Schild auf das ansonsten unscheinbare Gemäuer aufmerksam. Der erste Schritt führt Besucher schon in den größten Ausstellungsraum im Erdgeschoss und öffnet gleichzeitig die Tür in eine andere, vergangene Welt. Hier ist sofort erkennbar, dass es nicht kühle Ausstellungspädagogik, sondern Engagement und Liebe zum Objekt waren, die diese Räume mit dem gestalteten, was das Inselleben hergab.

Das Museum präsentiert eine beachtliche Sammlung von Ausstellungsstücken, die von den deutschen Schiffen der versenkten Internierungsflotte stammen. In den meisten Fällen sind es Kleinteile, Alltagsgegenstände und persönliche Habseligkeiten der Besatzungen. Außerdem stellt das Museum auf zwei Etagen die maritime Geschichte der Orkneys dar, informiert über frühgeschichtliche Zeugnisse, aber auch über die maritime Tierwelt der Inseln.



SORGFÄLTIG AUFBEWAHRT: Funde aus den Wracks der deutschen Internierungsflotte im Stromness Museum

Der weitaus umfangreichste Teil widmet sich der Zeit der Segelschifffahrt, als von hier aus die britische Hudson Bay Company in See ging, genauso wie Handels-, Freibeuter- oder Navy-Schiffe der napoleonischen Zeit. Außerdem sind zahlreiche Vitrinen dem Walfang, der Fischerei und dem Leben der Orkadier mit und von der See gewidmet.

Eine weitere Vitrine dient dem Gedenken an den Untergang von Lord Kitchener auf *HMS Hampshire* während einer diplomatischen Mission im Juni 1916 an der Westküste Mainlands. Eine Bibliothek mit Bildersammlung und ein gut bestückter *Shop* vervollständigen das Angebot.

Besonderes Gedenken

2016 stand hier alles unter dem Motto „Jutland 1916". Vor einhundert Jahren fand vor dem Skagerrak die größte Seeschlacht zwischen der deutschen Hochseeflotte und der Royal Navy statt. Dazu war die Homefleet von Scapa Flow aus in See gegangen, um sich in der Nordsee mit zwei weiteren Geschwadern zu vereinen, bevor es dann vor der jütländischen Küste Dänemarks zum Aufeinandertreffen mit den Deutschen kam.

Am 31. Mai 2016 begingen Briten und Deutsche diesen Jahrestag in gemeinsamem Gedenken. Der Zerstörer *Duncan* und die Fregatte *Brandenburg* zelebrierten einen Trauerakt in See, am Ort des Geschehens, und in Kirkwalls St. Magnus Kathedrale fand eine große Gedenkveranstaltung mit Teilnahme des britischen Premierministers David Cameron, der Tochter der Queen, Prinzessin Anne, und dem Bundespräsidenten Joachim Gauck statt.

Ein solcher Staatsakt hinterlässt auf den Inseln natürlich seine Spuren. Kirkwalls Highland Park Distillerie fertigte eigens einen Jubiläumswhisky „Battle of Jutland 1916", von dem es am Dienstag, dem 31. Mai 2016, lediglich 582 Flaschen zu kaufen gab. Am Mittwoch waren alle weg … ⚓

Kapitän, nimm mich mit auf die Reise ...

Drei Kronen

Ein Törn wie im 19. Jahrhundert: Mit der wunderschönen Brigg *Tre Kronor* ging es im Mai 2016 von Stockholm über Christiansø nach Karlshamn im Süden von Schweden. Ein Bericht

Von Dipl.-Ing. Friedrich W. Baier

BETÖREND: **Die Brigg auf der Newa bei St. Petersburg am 21. Juni 2015 während des Scarlet Sails Festival, einer jährlich stattfindenden Hochschulabschlussfeier** Foto: picture-alliance/dpa





VOR DEM WIND: Die *Tre Kronor* segelt mit Leesegeln auf beiden Seiten am Fockmast. Leesegel sind Zusatzsegel, die bei leichten Winden an auszufahrenden Spieren als Verbreiterung der Rahen gefahren werden

JEDE HAND ZUM RICHTIGEN TAMPEN: Vier der insgesamt neun jungen Frauen bei der Einweisung Foto: Friedrich Baier

Vor Riga blies ein scharfer Wind über die Ostsee, als 2013 beim Tall Ships Race die Rahschiffe auf Startposition liefen", erzählte mir mein Freund Peter Haase, der damals als Kapitän die deutsche Bark *Alexander von Humboldt* führte. Vor den beiden die Startlinie markierenden Kriegsschiffen entstand ein Gewirr von Schiffen mit Problemen mit Leinen und Segeln auf Deck. Zwischen all den Stahlrümpfen fiel eine kleine hölzerne Brigg aus Schweden auf, die schnell und sicher manövrierte und deren Segel bald gut im Wind standen. Sie segelte allen davon!

Diese kleine Brigg war die *Tre Kronor*. Sie misst mit dem Klüverbaum 46 Meter und verdrängt 330 Tonnen. Neben ihrer eindrucksvollen Vorstellung ist sie eine Freude für jeden Seemann. Grund genug für Peter und mich, uns für eine Koje auf dem Segler zu bewerben. Der Stockholmer Agent, Sture Haglund, bot uns drei- und viertägige Reisen nach Helsinki und Karlshamn an – etwas wenig für zwei Segler mit Kapitänspatent, die gewohnt sind, die offene See zu befahren.

Entscheidung gefallen

Wir wussten, dass es schwierig ist, mit einem Großsegler in engen Gewässern zu manövrieren, und dass in Küstennähe Segelschiffe meist die Maschine benutzen, um ungefährdet überall hin zu gelangen. Gerade deswegen wollten wir auf die hohe See und im tiefen blauen Wasser segeln. Aber wir hatten



HOCH HINAUS: Die Brigg segelt auf Steuerbord Halsen
Foto: Peter Haase

ALLES IM BLICK: Kapitän Allan Palmer und die Rudergängerin unter dem Briggbaum
Foto: Friedrich Baier

ÜBERFLÜSSIG: Bei achterlichem Wind hilft das Briggsegel nicht und wird daher festgemacht, eine wackelige Angelegenheit
Foto: Friedrich Baier

uns bereits in die *Tre Kronor* verliebt, sodass wir uns mit einer Reise in der gebotenen Enge der Ostsee abfanden. Am 2. Mai 2015 besuchten wir den Skeppholmsgården im Herzen von Stockholm. Auf dem Gelände wurden schon seit ewigen Zeiten Segelschiffe gebaut, doch schon lange nicht mehr ein so großes Schiff wie die neue Brigg.

Vom Schiffsbaumeister Korhan Koman erfuhren wir einiges über die Baugeschichte der Brigg. Zu Beginn waren es vier Freunde, die auf die Idee kamen, ein altes Segelschiff nachzubauen. Ihre Wahl fiel auf *HMS Gladan*, ein Versorgungsschiff der Marine aus dem Jahr 1857. Als Brigg getakelt, war sie wendig und schnell. Die Dampfer verdrängten sie dennoch aus den Schären.

Danach setzte man die Brigg als Schulschiff ein, bis sie 1900 durch zwei Vollschiffe ersetzt wurde. Im Kriegshafen von Karlskrona aufgelegt, gammelte *HMS Gladan* vor sich hin. Alle Schiffe verlangen ständige Pflege, um schwimmfähig zu bleiben. Bei Holzschiffen müssen in Abständen die Fugen zwischen den Planken kalfatert werden. Dafür werden gerollte Hanffasern in die Fugen der Planken gestemmt und mit Pech vergossen. Unterbleibt das, dringt bald so viel Wasser in den Schiffsrumpf ein, dass gelegentliches Lenzen nicht mehr ausreicht. Durch das eindringende Wasser sinkt das Schiff tiefer, wodurch die über Wasser ausgetrockneten Planken eintauchen. Auf diese Weise sank die *HMS Gladan* 1924 über Nacht im Kriegshafen von Karlskrona.

Für den Bau des neuen Schiffes sammelten die Freunde alle auffindbaren Unterlagen über *HMS Gladan*, werteten sie aus und riefen dann das Projekt „Stockholms Briggen" ins Leben. Die Begeisterung für diesen Schiffsbau erfasste ganz Schweden. Bald hatte der Verein 4.000 Mitglieder, mit denen er der größte Aktionär der folgenden Aktiengesellschaft Briggen Tre Kronor blieb.

Große Begeisterung

Um noch schneller als das Vorbild zu sein, plante man den Rumpf etwas schärfer. 1997 konnte der Kiel gelegt werden. Es entstand ein reines Holzschiff nach alter Zimmermannsart: Spanten und Beplankung aus Eichenholz, das Deck aus sibirischer Lärche, Masten, Stengen und Rahen aus Kiefer und Lärche – verleimte Hölzer waren tabu.

Das Eselshaupt der beiden Masten zimmerte man aus dem Fuß der Stämme vierkant, die Waldbäume mussten die Handwer-

ker stürzen, weil das Wasser beim Trocknen den umgekehrten Weg fließen sollte. Die Rumpflänge des Schiffes beträgt 35 Meter bei einer Breite von 8,25 Metern und einem Tiefgang von 3,3 Metern. Durch Absenken der Deckshäuser um 65 Zentimeter waren die beiden Aufbauten weniger sichtbar. Von jedem Platz an Deck konnte man darüber hinwegsehen. Die Absenkung minderte im Raum nur die Höhe in den Gängen, eine raffinierte Lösung! Drei Querschotte teilten das Schiff in vier wasserdichte Abteilungen.

Zum Stapellauf am 27. August 2005 kamen Tausende nach dem Skeppholmsgården. Der anmutige Rumpf und die schönen Linien des Schiffes waren auf der Helling gut sichtbar. Die starken Masten standen bereits auf dem Kielschwein. Wenn auch Stengen und Rahen fehlten, war die Eleganz des Schiffes klar zu sehen.

Schiffstaufe

Kronprinzessin Victoria von Schweden taufte den Neubau und nannte ihn nach den drei Kronen im Staatswappen *Tre Kronor*. Nachdem die Sektflasche am Bug zerborsten war, glitt die Brigg auf gezimmerten Bahnen in ihr Element. Noch bevor das Schiff völlig ausgebaut war, unternahm man im Sommer 2007 die ersten Fahrten unter Segeln. Am 5. Juli 2009 startete die Brigg beim Tall Ship Race vor Gdynia nach St. Petersburg und belegte den dritten Platz. Sie war der David unter den vielen stählernen Goliaths.

Die *Tre Kronor* hat heute einen bevorzugten Liegeplatz an Kastellholmen, an der Einfahrt zum inneren Hafen Stockholms. Bei den häufigen Tagesfahrten motort das Schiff eine Meile bis vor das Schloss, wendet dort und setzt Segel für die Tour in die Schären. Wir dachten, das sei die Ausnahme, sind wir doch gewohnt, dass größere Schiffe in engen Gewässern keine Segel setzen.

Unser Kapitän war Allan Palmer, 1955 auf den Åland Inseln geboren. Er hat maßgeblich die Rekonstruktionspläne für die Takelage der Brigg erstellt und die Arbeiten daran geleitet. Neben dem Kapitän fuhren auf der *Tre Kronor* zwei Steuerleute und ein Koch. Die Mannschaft auf unserer Reise bestand aus nur einem Jungen, der vor dem Mast mit neun jungen Frauen segelte, Bootsmann und Toppsgasten eingeschlossen. Koch und Steward, wieder eine junge Frau, teilten sich eine Kammer. 14 Gastsegler waren in Kammern von zwei bis vier Kojen untergebracht. Es gibt eine geräumige Messe. Alle Einbauten sind aus massivem Holz.

Maschine an, Hantieren mit Querleine und Spring beim Ablegen kannten wir. Der Unterschied war, dass die Frauen aufenterten, um Segel loszumachen. Bei der Arbeit an Deck halfen Peter und einige Mitsegler. Zur Zeit des Ablegens vom Liegeplatz kam der Wind von vorne. Der Kapitän befahl das Vortopp backzubrassen, also gegen den Wind zu stellen, damit der Bug von der Pier weggedrückt würde. Die Maschine schob ein bisschen mit, dann brassten wir voll und setzen alle Segel.

Wir steuerten und brassten durch den Schärengarten bis zum Ankerplatz an der „Blauen Jungfrau“, einer spärlich bewachsenen Felseninsel in der Mitte des nördlichen Kalmarsunds, wo der Wind völlig einschlief. Die Brigg hat dem Schiff entsprechende Stockanker, jedoch eine moderne Winde. Ein Pumpspill, das zum Schiff besser passen würde, vermissten wir. Als in der Nacht Wind von Norden aufkam, lernte auch ich

FERTIG: Kreuzbrassen beim Ankermanöver von Christiansø Foto: Friedrich Baier

KNIFFELIGE ARBEIT: Deckshand Mikaela Boltenstern spleist Zeisinge, die für das Auftuchen der Rahsegel benötigt werden Foto: Friedrich Baier

ALTER HASE: Peter Haase, Seelotse aus Bremerhaven, hilft den Frauen beim Brassen (Drehen der Rahen), die unter Beweis stellen, dass sie eigentlich keine Unterstützung brauchen Foto: Friedrich Baier



IN ALLER RUHE: Vor Anker bei der „Blauen Jungfrau“, einer Insel im nördlichen Kalmarsund zwischen der Ostseeküste Schwedens und der Nordspitze der Insel Öland Foto: Friedrich Baier



BLEIBENDER EINDRUCK: Die *Tre Kronor* als gern gesehener Gast des St. Petersburger Scarlet Sails Festival
Foto: picture-alliance/dpa

BRIGG *Tre Kronor*

Planung	Ab 1994
Kiellegung	1996
Bauwerft	Skeppsholmsgården Stockholm
Taufe	Durch Kronprinzessin Victoria
Stapellauf	27.08.2005
Rumpflänge	35,0 m
Wasserlinie	31,5 m
Größte Breite	8,25 m
Tiefgang	3,3 m
Deplacement	325 t, voll abgeladen 366 t, 192 BRT
Ladung	41 t
Ballast	93 t
Masthöhe über Wasserlinie	29,5 m
Segelfläche	735 qm
Hilfsmaschine Scania 1270	400 PS (294 kW)
Bunkerkapazität	11,8 cbm
Marschfahrt unter Motor	8 kn

die Motorwinde zu schätzen. Mit dem Wind im Rücken segelte *Tre Kronor* durch den Sund. Nach Passieren der Hochbrücke bei Kallmar setzten wir in die aufgehende Sonne Leesegel. Dafür mussten an den Rahen befestigte Spieren ausgefahren werden, an deren Ende (Nocken) die kleinen Rahen mit den Leesegeln von Deck aus hochgezogen wurden. Die Falls wurden zur Schoten, die Hälse liefen frei zum Deck. Das Ganze sah zuerst sehr wackelig aus, bis die Leesegel dann gut im Wind standen.

Die Crew hatte die Segelfläche beachtlich vergrößert und wir konnten unser Fahrtgebiet bis Dänemark ausdehnen. Unter den geblähten Segeln liefen wir wie einst die Klipperschiffe nach Süden. Peter und ich fanden das flotte Segeln in der ruhigen See mit der vollkommenen Brigg jetzt doch schöner als eine Blauwasserfahrt.

Erst als am Nachmittag die kleine dänische Insel Christiansø in Sicht kam, nahmen wir die Leesegel weg, bargen nahe der Insel die Royals und querab davon ließ der Kapitän auch die Bramsegel einholen. Unser Kapitän überraschte Peter und mich, als er den Ankerplatz vor Frederiksø unter Segeln ansteuerte. Mit Backsetzen des Großtopps stoppte man die Fahrt. Das Kommando „Fall Anker“ kam, als der Klüverbaum schon über die Fischerinsel zu ragen schien. Jetzt zeigte sich, was die Brigg konnte. Durch das ebenfalls backgebrasste Vortopp segelte sie rückwärts, bis die Ankerkette steif kam.

Nach einem Ausflug auf die Insel und einem wohlverdienten dänischen Bier – auf *Tre Kronor* gab es keinen Alkohol – wurde am Abend das Groß-Untermarssegel gesetzt und erst danach mit der Winde das Schiff über den Anker gezogen. Als die Kette steil stand, brach der Anker aus dem Grund und die Brigg segelte rückwärts. Träge reagierte sie auf die Brassmanöver und drehte erst von der Insel weg, als wir auch am Fockmast das Marssegel setzten.

KOMMANDO VOLL UND BEI

Der Fockhals ist das Maß aller Dinge für den Rudergänger beim Segeln am Wind. Er hat darauf zu achten, dass das untere Rahsegel immer voll steht. Voll und Bei ist daher das geläufige Kommando an den Rudergänger

Wir segelten zuerst nach Westen, um die Insel zu umrunden. Nachdem wir die vorgelagerte Vogelschutzinsel Græsholm passiert hatten, brachten wir das Schiff an den Wind, der in den nächsten Stunden immer mehr auf Osten drehte.

Um die Mittagszeit des neuen Tages hatten wir den Schärengarten von Karlshamn drei Strich an Backbord. Unser Kapitän segelte einfach hinein. Wir passierten die vielen kleinen Felseninseln meist so nahe, dass ich nach den Fendern greifen wollte. An der Bastion vor dem Hafen standen bis auf die Royals noch alle Segel. Ohne aufgeregte Kommandos glitt die Brigg in den Hafen. Backbrassen, Rahsegel aufgeien, Maschine kurz zurück – und *Tre Kronor* lag an der Pier.

Traditionen bewahren

Diese schwedische Brigg ist ein durch und durch gelungenes Schiff. Als Neubau konnte sie so gestaltet werden, wie es zur Segelschiffszeit üblich war. Das entschuldigt viele heutige Schiffe dieser Größe, die man meist über Motorschiffsrümpfen auftakelte. Um ein vollkommenes Rahsegelschiff nachzubauen, müssen die Erbauer bereit sein, Pläne und Modelle der alten Schiffe zu studieren und die Ergebnisse anzuwenden.

Peter und ich würden mit der *Tre Kronor* sehr gerne einmal über den Atlantik segeln. Doch Kapitän, Steuerleute, Koch, Bootsmann und zwei Matrosen, die für längere Fahrten notwendig sind, kann der Verein leider nicht bezahlen. Die jetzt eingesetzten jungen Frauen und Männer vor dem Mast müssen wieder in die Schule, zur Arbeit oder in die Universität. So beschränkt sich die Aktiengesellschaft meist auf Tagesfahrten, um das Geld für den Unterhalt des Schiffes zu verdienen. ⚓



VON WEGEN ALTES EISEN: Am 18. Mai 1900 von der Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft AG gebaut, befördert *Kaiser Wilhelm* heute 5.000 bis 7.000 Passagiere pro Jahr Foto: Hans Joachim Boldt

Ein schwimmendes Kulturdenkmal

Raddampfer Kaiser Wilhelm

Am 25. Oktober 1970 legte *Kaiser Wilhelm* in seinem neuen Heimathafen Lauenburg an. Seitdem betreibt die erste deutsche Museumsdampferlinie planmäßig Fahrten auf der Elbe, elbabwärts zeitweise sogar bis Hamburg

Von Jürgen Miesler

Seit dem 30. Juli 1867 gehören Raddampfer zum Stadtbild von Lauenburg. Auf der Elbe gab es schon damals einen regen Schiffsverkehr mit Raddampfern zur Beförderung von Personen und Gütern von Lauenburg aus nach Hamburg und elbaufwärts bis Gorleben. Neben dem Linienverkehr in der Personenfahrt fungierten diese Lauenburger Schiffe auch als Expresslinie für eilige Güter.

Bereits in den Sommern der Jahre 1907 und 1908 bot die Reederei Lauenburger Dampfschiffe Burmester und Basedow Touristen Rundreisen von Hamburg nach Dömitz und zurück an. Sie dauerten vier Tage und waren mit Ausflügen, Besichtigungen von Sehenswürdigkeiten, Essen an Bord und Übernachtung in erstklassigen Hotels Vorläufer der heute vielerorts beliebten Flusskreuzfahrten.

Nach dem Ersten Weltkrieg verfügte die Reederei Lauenburger Dampfschiffe Theodor und Hugo Basedow über elf Dampfschiffe. 1925 erwarb das Unternehmen mit *Hugo Basedow* einen fast 1.500 Personen fassenden Raddampfer – das wohl bekannteste Schiff in Lauenburg. Die Flotte umfasste zu dieser Zeit noch sieben Schiffe mit einer Kapazität von 4.531 Passagieren.

Verlässliches Verkehrsmittel

Der Zweite Weltkrieg stellte an die Flotte erhöhte Anforderungen im Personen- und Güterverkehr und forderte ihr gegen Ende des Krieges einiges ab: Flüchtende Hamburger drängten in das vermeintlich sichere Umland elbaufwärts.

Die Lauenburger Dampfer waren nach 1945 das erste verlässlich funktionierende Verkehrsmittel auf der Elbe, zunächst aber



NOCH IMMER STATTLICH: Länge: 57,20 Meter, Breite: 8,38 Meter, Wasserverdrängung: 191 Tonnen, mittlere Geschwindigkeit: 14,5 Knoten

Foto: Andreas Westphalen

nur mit drei Dampfern. Die Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt Hamburg ließ die Passagierzahlen deutlich einbrechen, die auch nicht durch verstärkten Ausflugsverkehr ausgeglichen werden konnten.

Die Flotte war veraltet und entsprach immer weniger den gestiegenen Anforderungen der neuen Zeit. So beendete am 23. September 1961 *Hugo Basedow* mit seiner letzten Fahrt nach 100 Jahren die Ära der Lauenburger Dampfschifffahrt.

Außer in Lauenburg gab es zu dieser Zeit noch in Dresden und Hameln Reedereien, die erfolgreich Raddampfer betrieben. Das bereits seit 1927 bestehende Heimatmuseum der Stadt Lauenburg beschloss daher, sich um eine Wiederbelebung der Dampfschifffahrt von Lauenburg aus zu bemühen. Im September 1970 bot sich die Möglichkeit, den Raddampfer *Kaiser Wilhelm* der Oberweser Dampfschifffahrt (Heimathafen war die Stadt Hameln) käuflich zu erwerben. Die Hamelner Bürger hatten zwar einen sogenannten Denkzettel verfasst, um den Verkauf nach Lauenburg abzuwenden, konnten aber nicht verhindern, dass der 1967 gegründete Förderverein des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums das Schiff zu einem geringen Preis erwarb.

Lebendige Tradition

Offizielle Übergabe war am 15. Oktober 1970 in Hameln. Mit der alten Besatzung, aber bereits mit der Lauenburger Flagge am Bug dampfte der „Kaiser" die Weser flussabwärts nach Minden. Dort übernahmen die neuen, ehrenamtlichen Besatzungsmitglieder das Schiff, um es nach Lauenburg zu überführen. Da die Brückendurchfahrtshöhen auf dem Mittellandkanal nur sehr gering sind, mussten für die Weiterfahrt alle Decksaufbauten abgebaut werden. Man konnte das Schiff daher nicht mehr aus dem Ruderhaus steuern, sondern lediglich vom Notsteuerstand mittschiffs aus.

Am 25. Oktober 1970 legte der Raddampfer *Kaiser Wilhelm* erstmals in Lauenburg an. Seitdem betreibt die erste deutsche Museumsdampferlinie Fahrten auf der Elbe, elbabwärts zeitweise sogar bis Hamburg, elbaufwärts bis Hitzacker. ⚓

„VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES LAUENBURGER ELBSCHIFFAHRTSMUSEUMS E. V."

Seit 1971 fährt *Kaiser Wilhelm* fahrplanmäßig in der Regel an jedem zweiten Wochenende flussaufwärts nach Bleckede, vereinzelt nach Hitzacker oder flussabwärts nach Hoopte. Inzwischen beginnt die Saison Ende April und dauert bis Anfang Oktober. Auf den öffentlichen Fahrten legt das Schiff pro Jahr etwa 1.500 Kilometer zurück und befördert zwischen 5.000 und 7.000 Gäste. Hinzu kommen Sonderfahrten, auch bis Dresden und Pirna. Vom 21. bis 30. Juli 2017 fährt der „Kaiser" erstmals nach Berlin. Für 2020 plant die Besatzung eine kurzzeitige Rückkehr in das ehemalige Fahrgebiet – an die Weser.

Die ehrenamtliche Besatzung besteht aus dem Schiffsführer, Matrose, Schiffsjunge, Maschinist und Heizer. Hinzu kommt für das leibliche Wohl der Passagiere noch das Serviceteam mit Smut und Stewarts. Das Bestreben der Vereinsmitglieder ist es, den Gästen ein Mitfahrerlebnis zu bereiten, wie es früher war. So ist der Raddampfer in weitgehend originalem Zustand erhalten oder renoviert. Die erforderlichen Sicherheitsvorschriften und technisch notwendigen Neuerungen werden strikt eingehalten. Der Verein sorgt jedoch dafür, dass sie den optischen Eindruck eines Raddampfers der Kaiserzeit nicht stören. So werden die Fahrkarten nach altem Brauch vom Zahlmeister abgestempelt, die Erbsensuppe wird auf einem Kohleherd gekocht. Das spärlich eingerichtete Ruderhaus mit den zeitgerechten Navigationsmitteln hat lediglich ein modernes Funkgerät erhalten.

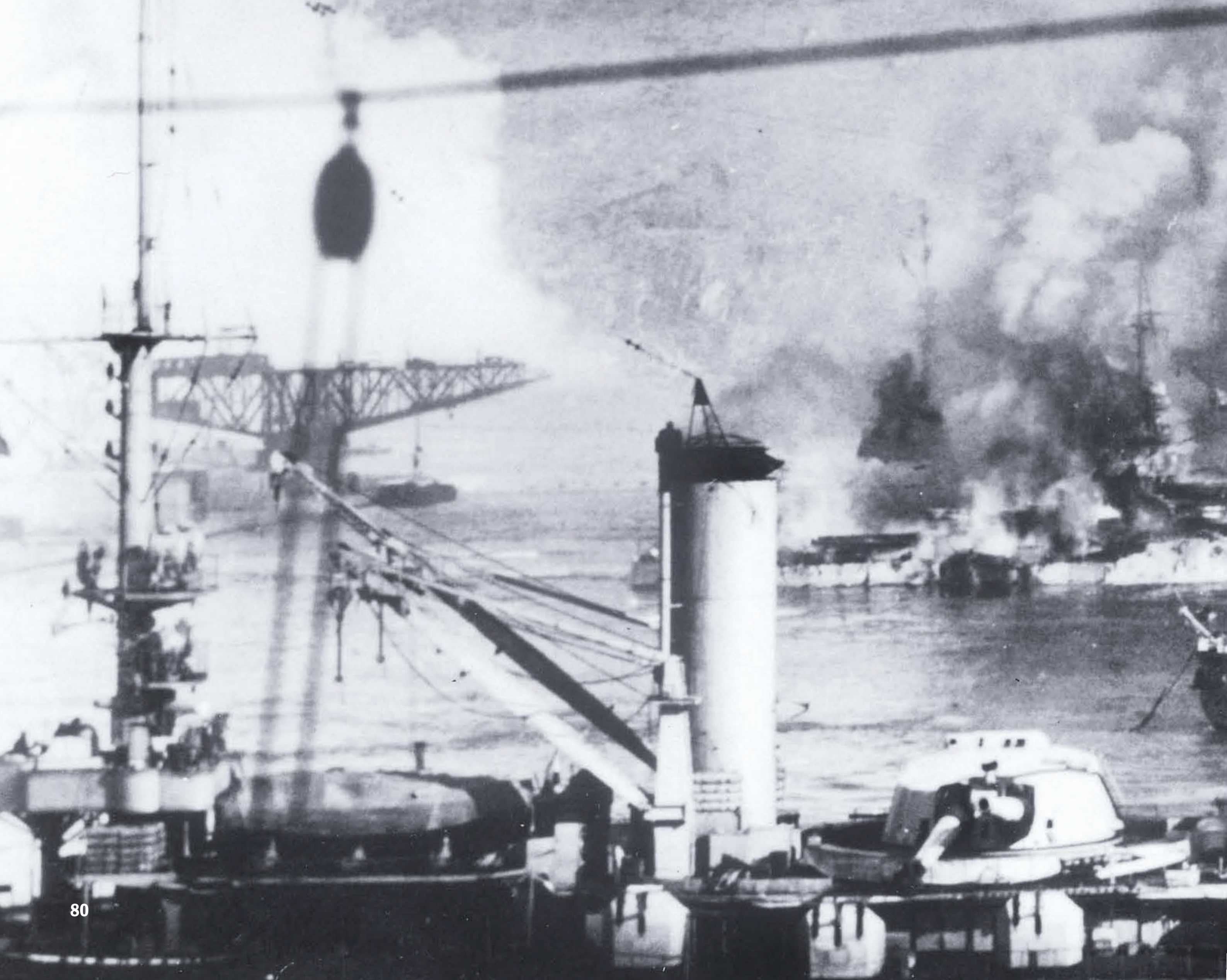
Kaiser Wilhelm ist nur mit dem „Allernotwendigsten" elektrisch versorgt und eingerichtet. Er bietet seinen Gästen heute das echte Erlebnis einer Fahrt in der „guten alten Zeit" auf der Elbe und ist ein schwimmendes maritimes Denkmal der Stadt Lauenburg. Weitere Informationen unter: **www.raddampfer-kaiser-wilhelm.de**

Grab der französischen Schlachtflotte

Unternehmen „Catapult" 1940

Verrat oder Neutralisierung? Bis heute wirft die gewaltsame Aktion der britischen „Force H" gegen französische Schiffe in dem Flottenstützpunkt Mers el-Kébir bei Oran Fragen auf

Von Peter H. Block





IN DER FALLE: Vorn das Linienschiff *Provence*, dahinter das auslaufende Schlachtschiff *Strasbourg* und das bereits schwer getroffene Schlachtschiff *Bretagne*

Foto: picture-alliance/akg-images

Als im Frühjahr 1940 die deutschen Heeresverbände tief im französischen Mutterland standen und sich die endgültige Niederlage Frankreichs abzuzeichnen begann, stellte sich in England die bange Frage nach der Zukunft der französischen Kriegsschiffe.

Immerhin besaßen die Franzosen eine relativ starke Flotte von sieben Schlachtschiffen, einem Flugzeugträger, sieben Schweren und zwölf Leichten Kreuzern, 32 Torpedokreuzern, 29 Zerstörern, 79 U-Booten und 99 weiteren Einheiten mit einem Gesamtdeplacement von über 650.000 Tonnen. Und da der größte Teil dieser Schiffe nach dem Ersten Weltkrieg auf Kiel gelegt worden war, verfügte Admiral Darlan als Oberbefehlshaber der Marine über eine durchaus moderne Flotte, die hinter den USA, Großbritannien und Japan den vierten Platz in der Weltrangliste der Seemächte einnahm.

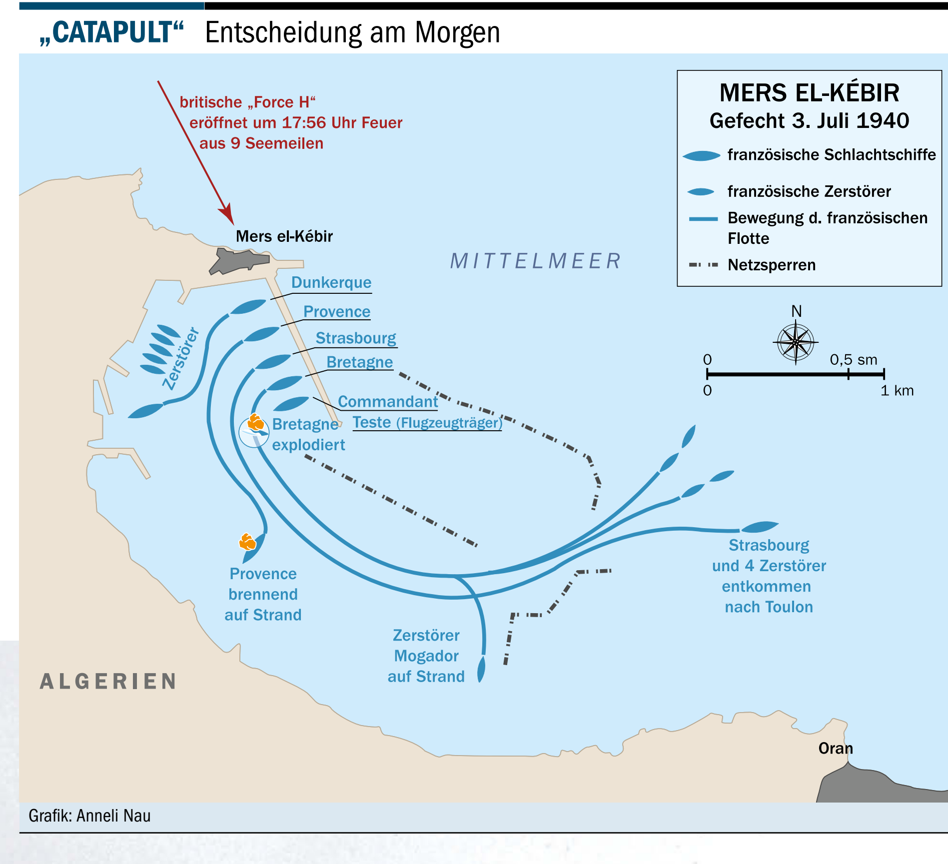
Starke französische Flotte

Würde diese Flotte nach der zu erwartenden Kapitulation Frankreichs in die Hände der Achsenmächte geraten, wäre es mit der Seeherrschaft Großbritanniens vorbei. Dann würde sich das maritime Kräfteverhältnis unweigerlich zu Gunsten Deutschlands und Italiens verschieben.

Als am 16. Juni 1940 der französische Ministerpräsident Paul Reynaud zurücktrat und Marschall Petain seine Stelle einnahm, brachen die britischen Sorgen um die „Force navale“ akut auf. Zwar war im Artikel 8 der deutschen Waffenstillstandsbedingungen vom Ausliefern oder Zerstören der Flotte keine Rede; es bestand lediglich die Forderung, dass alle französischen Kriegsschiffe „in noch zu bestimmenden Häfen konzentriert und dort unter deutscher oder italienischer Kontrolle demobilisiert und desarmiert werden sollen“.

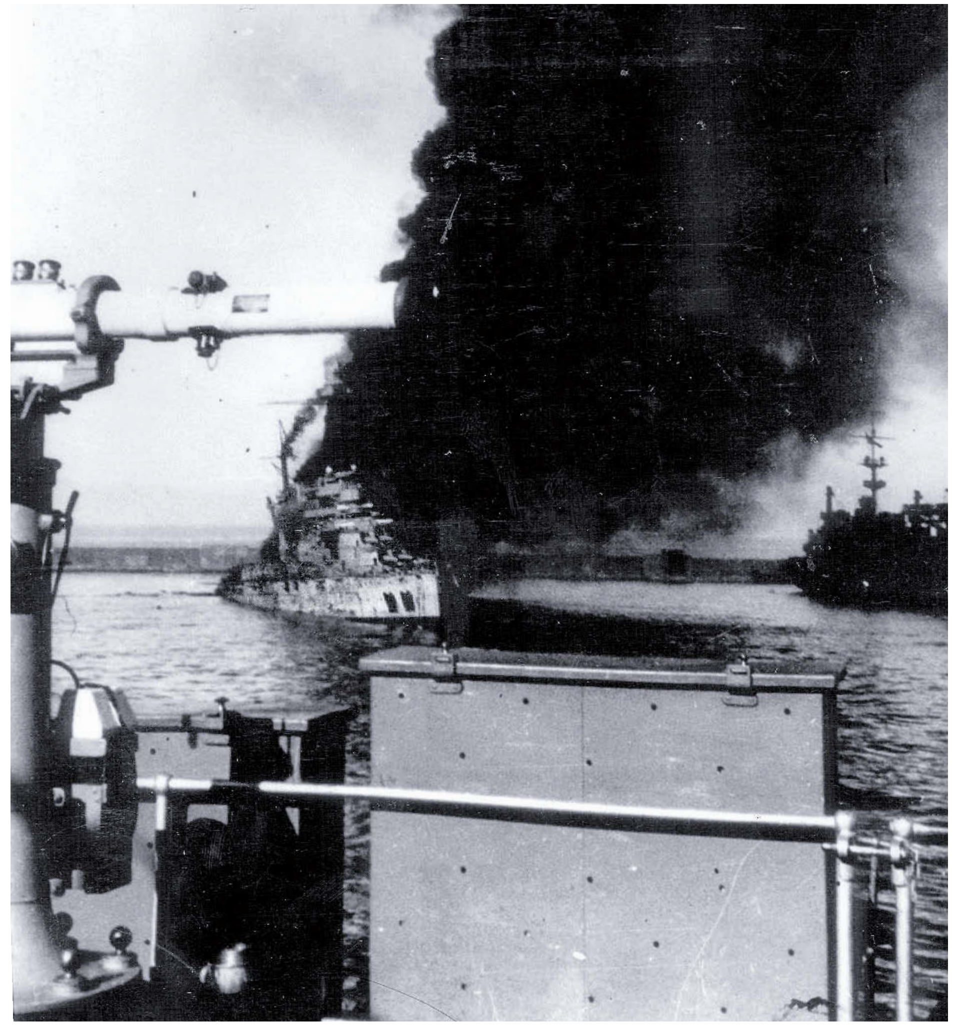
Damit verzichtete Hitler auf die Auslieferung der Flotte. Aber konnte man ihm trauen? Es wäre nicht der erste Vertrag, den der „Führer“ gebrochen hätte, und die Aussicht, eine relativ schwache deutsche Kriegsmari-

„CATAPULT“ Entscheidung am Morgen



Grafik: Anneli Nau

STARK: ***Dunkerque*****, hier eine undatierte Aufnahme, und *****Strasbourg***** waren die französische Reaktion auf die deutschen Schiffe der *****Deutschland*****-Klasse** Foto: picture-alliance/ZB



ARTILLERIEBESCHUSS: **Die *Bretagne* brennt und sinkt binnen weniger Minuten; das Wrack wurde 1952 geborgen und abgebrochen** Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

ne um eine komplette Flotte aufzustocken, wäre für die Ambitionen, die Hitler mit der Marine verband, allzu verlockend.

So blieb der britische Premierminister Winston Churchill misstrauisch. Auch die ehrenwörtliche Zusicherung Darlans, die französische Flotte niemals intakt in deutsche Hände fallen zu lassen, konnte ihn nicht überzeugen. Sein Ziel war es, das Gros der französischen Seestreitkräfte unter allen Umständen für die weitere Dauer des Krieges auszuschalten. Wenn nötig, auch mit Gewalt. Und einige Kriegsschiffe Frankreichs lagen ja bereits in englischen Häfen, darunter zwei Schlachtschiffe. Aber der größte Teil der Flotte befand sich in den Häfen des französischen Mutterlandes oder der Kolonien und wäre einem deutschen Zugriff ausgeliefert.

Die Überlegungen Churchills überzeugten auch das britische Kriegskabinett und am 1. Juli 1940 wurde die Admiralität mit der Durchführung der „Operation Catapult“ betraut: Beschlagnahme aller französischen Kriegsschiffe, derer man habhaft werden konnte, oder aber, bei Gegenwehr, deren Vernichtung! Den Auftakt bildete eine Nacht- und Nebelaktion im Morgengrauen des 3. Juli, als die in Portsmouth und Plymouth liegenden französischen Flotteneinheiten überfallartig von starken britischen Einheiten besetzt wurden: die beiden Schlachtschiffe *Paris* und *Courbet*, acht Zerstörer, mehrere U-Boote sowie etwa 200 kleinere Einheiten. Mit dem Überraschungsmoment auf ihrer Seite hatten die Briten die nichtsahnenden Besatzungen schnell überwältigt, lediglich an Bord des U-Kreuzers *Surcouf* gab es Probleme. Dort setzten sich die Seeleute zur Wehr, wobei drei Briten fielen.

> **„Das war viel zu blutig, um es in Worte fassen zu können. Ich verfluche den Tag, an dem ich dieses Kommando erhielt“**
>
> Vice Admiral Somerville in einem Brief an seine Frau

In Alexandrien verhinderte eine jahrelange Freundschaft zwischen dem Befehlshaber der dort liegenden französischen Einheiten, Admiral Godfroy, und dem besonnenen britischen Admiral Sir Andrew B. Cunningham ein Blutvergießen. Cunningham konnte den Franzosen von der Notwendigkeit überzeugen, seine Schiffe abzurüsten. Was er vernünftigerweise dann auch tat. Damit waren ein weiteres Schlachtschiff (*Lorraine*), die Schweren Kreuzer *Souffren*, *Tourville* und *Duquesne* sowie drei Zerstörer und fünf U-Boote aus dem Verkehr gezogen.

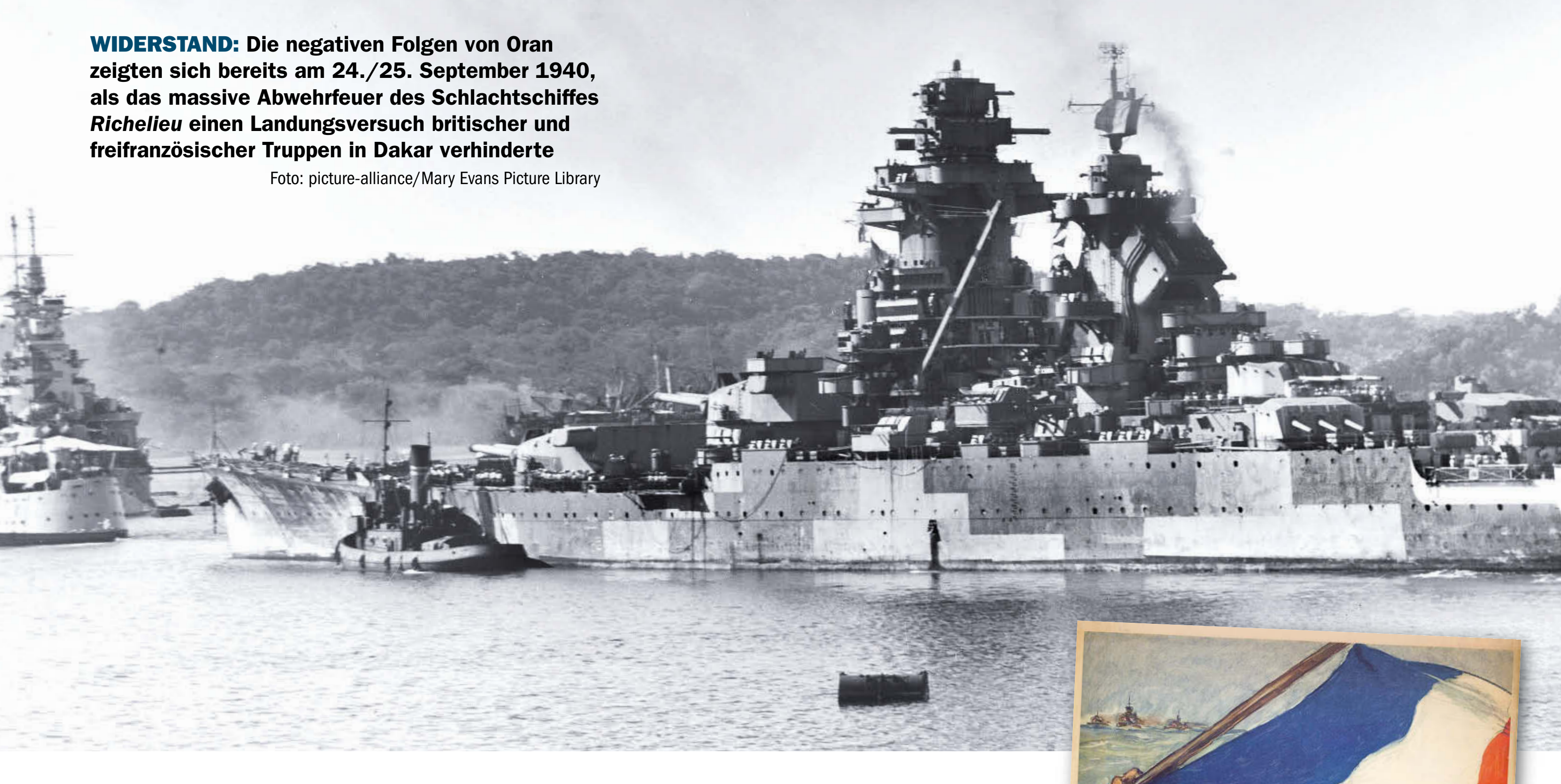
Es wird ernst

Im afrikanischen Mers el-Kébir hingegen, dem Kriegshafen von Oran, bahnte sich eine Tragödie an. Hier lag unter dem Kommando von Admiral Marcel Gensoul der Großteil der französischen Schlachtflotte mit den Schlachtschiffen *Dunkerque*, *Strasbourg*, *Bretagne* und *Provence*, dem Flugzeugmutterschiff *Commandant Teste*, einer Zerstörerflottille mit sechs großen Zerstörern und einigen Torpedo- und Unterseebooten.

Gegen diese Flotte hatte die britische Admiralität eine Kampfgruppe unter der Bezeichnung „Force H“ in Gibraltar versammelt: die Schlachtschiffe *Valiant*, *Resolution*, den Schlachtkreuzer *Hood*, den Flugzeugträger *Ark Royal*, die Kreuzer *Arethusa* und *Enterprise* und elf Zerstörer. Ihr Befehlshaber, Admiral Sir James F. Somerville, war vom Kriegskabinett ermächtigt worden, Admiral Gensoul die ultimativen Forderungen der britischen Regierung zu unterbreiten. Am Vormittag des 3. Juli 1940 näherte sich die



FÜHRENDER KOPF: **James Fownes Somerville (1882–1949) war als Vice Admiral Befehlshaber der „Force H“ und leitete die Operation „Catapult“** Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto



WIDERSTAND: Die negativen Folgen von Oran zeigten sich bereits am 24./25. September 1940, als das massive Abwehrfeuer des Schlachtschiffes *Richelieu* einen Landungsversuch britischer und freifranzösischer Truppen in Dakar verhinderte
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

„Force H“ Mers el-Kébir, wo die Franzosen gerade dabei waren, ihre Schiffe gemäß den Waffenstillstandsbedingungen abzurüsten. Aus dem Verband löste sich der Zerstörer *Foxhound* mit Somervilles Stabschef, Captain Holland, der Admiral Gensoul das britische Ultimatum überbrachte: Entweder schließen sich die Franzosen der britischen Kampfgruppe an, um gemeinsam den Kampf gegen die Achsenmächte fortzusetzen, oder sie sollten mit reduzierten Besatzungen unter britischer Kontrolle einen englischen Hafen anlaufen, wo sie beschlagnahmt würden.

Falls Gensoul diese Forderungen ablehne, bliebe ihm noch eine dritte Möglichkeit: mit seinen Einheiten nach Westindien beziehungsweise Martinique auszulaufen, die Schiffe dort abzurüsten und sie eventuell den USA treuhänderisch zu übergeben. Akzeptierte Gensoul auch diesen Punkt nicht, müsse Somerville darauf bestehen, dass man die Schiffe innerhalb von wenigen Stunden versenkt; andernfalls sei er, Somerville, sehr zu seinem Bedauern gezwungen, „Maßnahmen einschließlich der Anwendung von Waffengewalt zu gebrauchen, um zu verhindern, dass Ihre Schiffe in deutsche oder italienische Hand fallen“.

Gensoul bleibt hart

Admiral Gensoul dachte natürlich nicht daran, den Forderungen Folge zu leisten. Nach seiner Überzeugung würde er damit den Waffenstillstandsbedingungen zuwiderhandeln. Also ließ er Somerville wissen, dass er keinesfalls gewillt sei, die Flotte zu übergeben – weder den Alliierten noch den Achsenmächten – und erinnerte an gültige Zusicherungen seiner Regierung, auf keinen Fall ihre Kriegsschiffe in die Hände des Gegners fallen zu lassen. Im Übrigen würde er Gewalt mit Gewalt beantworten.

Noch hoffte Gensoul, durch Verhandlungen mit Somerville das Schlimmste verhindern zu können, zumal er durch einen Funkspruch über die veränderte Lage informiert war: Sein Stabschef, Admiral Le Luc, hatte in Vertretung des zurzeit nicht erreichbaren Admirals Darlan sämtliche im westlichen Mittelmeer und in Nordafrika befindlichen französischen Seestreitkräfte alarmiert und zu seiner Unterstützung nach Oran beordert.

Doch nach sechs Verhandlungsstunden war Somerville nicht bereit, sich noch weiter hinhalten zu lassen. Er hatte von seiner Regierung ganz klare Befehle und als er vom Herannahen der französischen Verstärkungen erfuhr, führte er diese Befehle aus. Cap-

„VERGESST ORAN NICHT!“ Die französische Anklage auf diesem Plakat gegen den ehemaligen Verbündeten Großbritannien war deutlich
Foto: picture-alliance/Everett Collection

OHNE POLITISCHES GEWICHT Vichy-Frankreich

Der beschauliche Badeort in der Auvergne war nach der Kapitulation Frankreichs Sitz und zugleich Bezeichnung für die von Berlin abhängige französische Regierung in der unbesetzten Zone des Landes. Sie hatte am 10. Juli 1940 Marschall Philippe Petain, den „Retter von Verdun“ aus dem Ersten Weltkrieg, zum Staatspräsidenten gewählt. Gegen die Erfüllungspolitik und die Maßnahmen der deutschen Besatzer formierte sich alsbald der französische Widerstand (*Resistance*). Mit der Landung der Alliierten in Marokko (Französisch-Nordafrika) Ende 1942 hatte „Vichy-Frankreich“ jeglichen politischen Handlungsspielraum verloren und agierte fortan nur noch nach deutschen Anweisungen. Nach der Invasion 1944 und dem Zusammenbruch der Vichy-Regierung kam es in vielen Fällen zu einer gnadenlosen Abrechnung der *Resistance* mit tatsächlichen oder angeblichen Kollaborateuren.



SEITE AN SEITE: Marschall Petain und der Minister der Vichy-Regierung Admiral Francois Darlan. Auf seinen Befehl wurden die noch verbliebenen französischen Schiffe am 27. November 1942 in Toulon versenkt

Foto: picture-alliance/akg-images

tain Holland wurde zurückbeordert und um 17:56 Uhr ließ Somerville das Feuer eröffnen. Expandierende Feuerbälle schossen aus den stramm erhobenen Rohren der britischen Großkampfschiffe, turmhohe Wassersäulen wuchteten unter den Aufschlägen der 875 Kilogramm schweren Granaten aus dem Wasser der Bucht.

Dann die ersten Treffer. Die Franzosen erwiderten sofort das Feuer, aber in ihrer ungünstigen Position – bewegungslos mit dem Heck zur Mole liegend – waren sie gegen den neun Seemeilen vor der Küste in Kiellinie laufenden britischen Kampfverband chancenlos. Auch der Versuch auszulaufen und das einseitige Gefecht nach See hin zu verlagern, scheiterte im Granathagel des präzise feuernden Gegners.

Chancenlose Franzosen

Die *Dunkerque* erhielt beim Losmachen einen 38-Zentimeter-Treffer und Sekunden später eine ganze Salve gleichen Kalibers, die das Schlachtschiff außer Gefecht setzte. Die auslaufende *Bretagne* flog nach einer Vollsalve der *Hood* in die Luft, wobei 977 Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Auch die *Provence* kam nicht weit und wurde nach mehreren schweren Treffern brennend auf Strand gesetzt. Von den Schlachtschiffen entkam nur die *Strasbourg* der Vernichtung. Mit vier Zerstörern konnte der 31 Knoten schnelle 35.000-Tonner aus der Bucht ausbrechen und nach Toulon entkommen.

Knapp zehn Minuten nach Feuereröffnung senkten sich die noch rauchenden Rohre der britischen Großkampfschiffe. Die Operation war ohne eigene Verluste erfolgreich durchgeführt, der Kern der französischen Schlachtflotte als künftige Bedrohung Großbritanniens ausgeschaltet worden. Admiral Somerville betrachtete sein Zerstörungswerk als beendet; ein Zerstörungswerk, das er selbst nie befohlen hätte und für dessen Durchführung er sich zutiefst schämte. Das wurde deutlich in einem Brief an seine Frau, in dem er schrieb: „Das war viel zu blutig, um es in Worte fassen zu können. Ich verfluche den Tag, an dem ich dieses Kommando erhielt."

Auch der Marinebefehlshaber Nordatlantik und enge Freund Somervilles, Admiral Sir Dudley North, missbilligte ein derart brutales Vorgehen gegenüber einem Verbündeten. Er warf den Lords der Admiralität vor, durch Übereifer und mangelnde Voraussicht eine der größten militärischen Katastrophen verschuldet zu haben. Die vergaßen das nicht und ein halbes Jahr später war North seines Postens enthoben.

WAFFENSTARREND: Das französische Schlachtschiff *Strasbourg* war unter anderem mit acht 33-Zentimeter-Geschützen in Vierlingstürmen armiert. Es entkam aus Mers el-Kébir und die eigene Besatzung versenkte das Schiff 1942 im Hafen von Toulon

Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library

1.147 Tote!

In Frankreich schlugen die Wogen der Empörung hoch, als die Vorgänge im nordafrikanischen Hafen bekannt wurden: 1.147 Tote hatte das britische Massaker in Mers el-Kébir gefordert – Tote, die nicht durch deutsche Waffen, sondern im Feuer des britischen Verbündeten umgekommen waren. Spontane Proteste waren die Folge.

Die Regierung Vichy ließ im Gegenzug am 5. Juli den Hafen von Gibraltar bombardieren, drei Tage später brach sie die diplomatischen Beziehungen zu Großbritannien vollständig ab. In Frankreich erschienen großformatige Plakate, die einen französischen Seemann zeigten, der im Wasser um sein Leben kämpft und mit letzter Kraft die Trikolore hochhält. Der Text unter diesem Plakat lautete: *„N'oubliez pas Oran!"*: Vergesst Oran nicht! ⚓

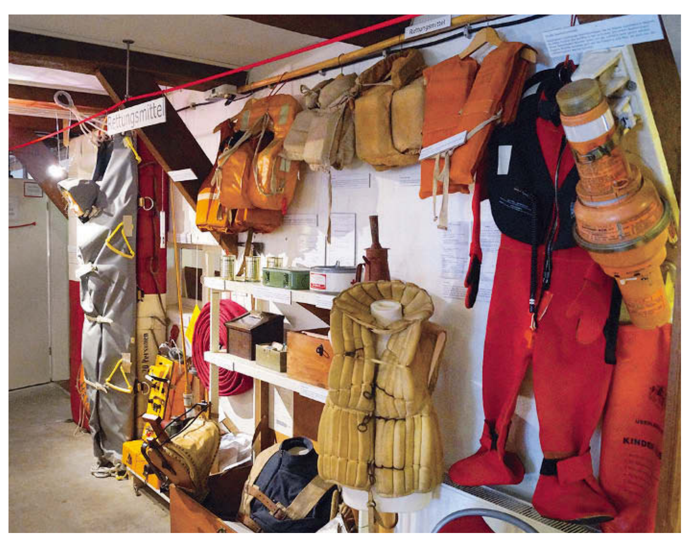
Kehding im Landkreis Stade

Nostalgie pur

Einmalige Sammlung zur ländlichen Küstenschifffahrt Von Detlef Ollesch



GROSSEXPONAT: Das 45,31 Meter lange und acht Meter breite Küstenmotorschiff *Iris-Jörg* wurde 1956 auf der Nobiskrugwerft in Rendsburg gebaut



NOTWENDIG: Rettungsmittel wie diese Ausstellungsstücke waren und sind in der Schifffahrt unentbehrlich

Autofahrer aus Norddeutschland kennen den Namen des Ortes aus dem Verkehrsfunk. Wenn sich die Wartezeit vor der Fähre nach Glückstadt wieder einmal in die Länge zieht, ist die 3.000 Einwohner zählende Gemeinde Wischhafen, rund 75 Kilometer nordwestlich von Hamburg am niedersächsischen Ufer der Unterelbe gelegen, fester Bestandteil der Radiodurchsagen.

Maritime Wirtschaft

Die 1919 von dem Kap Hoornier Ernst Sturm gegründete Fährlinie nach Schleswig-Holstein ist der am besten sichtbare maritime Wirtschaftsbetrieb der Region. Die meisten anderen – etwa die Werften und ihre Zulieferer – existieren entweder nicht mehr oder fallen dem breiten Publikum kaum noch auf. Wie die verbliebenen Reedereien, deren Schiffe inzwischen eine Größe erreicht haben, mit der sie ihren offiziellen Heimathafen nicht mehr anlaufen können.

So dient der mindestens 300 Jahre alte, binnenwärts des Sperrwerks der Wischhafener Süderelbe gelegene Gemeindehafen, der bei Niedrigwasser trockenfällt, heute nur noch Traditionsschiffen und Sportbooten als Liegeplatz. Er steht inzwischen unter Denkmalschutz, ebenso wie der benachbarte Kornspeicher aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Und dieser Backsteinbau beherbergt die einzige Sammlung in Deutschland, die sich speziell der Vergangenheit der ländlichen Küstenschifffahrt widmet.

So erfährt der Besucher beispielsweise, dass deren Ursprünge – jedenfalls in diesem Küstenabschnitt – im Transport landwirtschaftlicher Produkte in die Ballungsgebiete liegen. Hamburg war für die hiesigen Tjalken- und Ewerschiffer das Ziel. Auf dem Rückweg brachten sie Kohle, Holz und ganze Schiffsladungen des in der Hansestadt überreichlich vorhandenen Pferdemistes mit, der wiederum in der Landwirtschaft als Dünger Verwendung fand. Nach dem großen Brand in Hamburg 1848 errichtete man ganze Stadtviertel neu – aus Ziegeln von der Unterelbe, die ebenfalls per Schiff transportiert wurden.

Lebendige Geschichte

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts lösten Schiffe aus Stahl die ursprünglichen Holzschiffe ab. Es folgte die Motorisierung der immer noch relativ kleinen Fahrzeuge. Der spätere Kriegseinsatz dezimierte die Flotte stark, die Ablieferungen an die Siegermächte machten die Situation nicht besser. Die Alliierten verhängten für neu gebaute Schiffe Tonnagebeschränkungen, was zu dem neuen Schiffstyp des Küstenmotorschiffs führte. Dieser beherrschte die kleinen Häfen bis in die 1970er-Jahre, ging dann aber mit der Einführung des Containers als Massentransportmittel unter.

Sehenswerte Exponate

Neben derartigen Hintergründen, vermittelt durch Texte, Bilder und Modelle, präsentiert das Museum zahlreiche Originalexponate: vom Werkzeug des klassischen Schiffszimmermanns, der Nähmaschine des Segelmachers und dem Niethammer des Stahlschiffsbauers über Dieselmotoren, Funkgeräte, nautische Instrumente und Rettungsmittel bis hin zu begehbaren Schiffsräumen wie Kombüse, Messe oder Schlafkammern. Das Museum ist also einen Besuch wert – und das nicht nur, um die Wartezeit auf die Fähre nach Glückstadt zu überbrücken. ⚓

INFO

Anschrift
Unterm Deich 7
21737 Wischhafen
Tel. Museumsleitung: 04770 7179
Tel. zu den Öffnungszeiten: 04770 831140

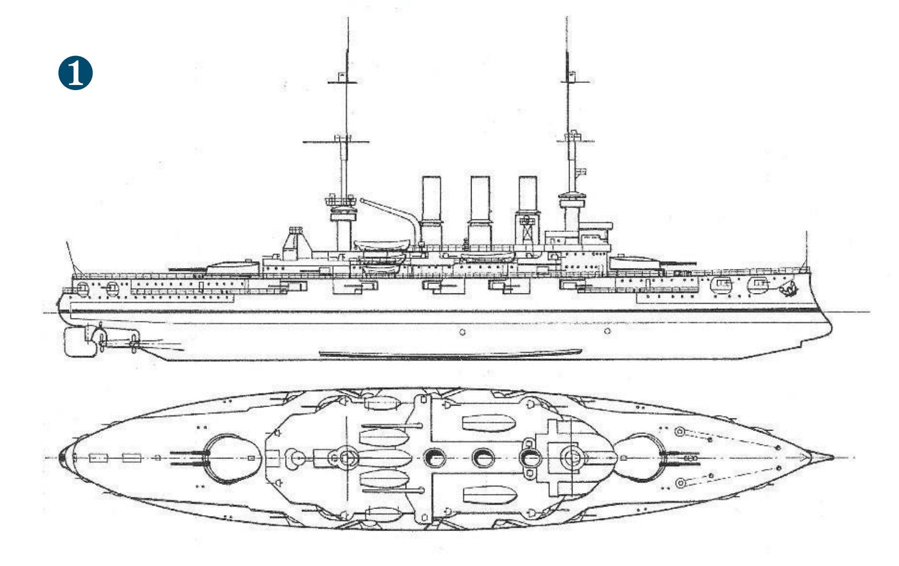
Internet
www.kuestenschiffahrtsmuseum.de
info@kuestenschiffahrtsmuseum.de

Öffnungszeiten
Ostern bis Mitte November sonnabends, sonntags und an Feiertagen 10–12 Uhr, Juli bis September täglich außer montags. Für Gruppen ab zehn Personen jederzeit nach Absprache.

Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

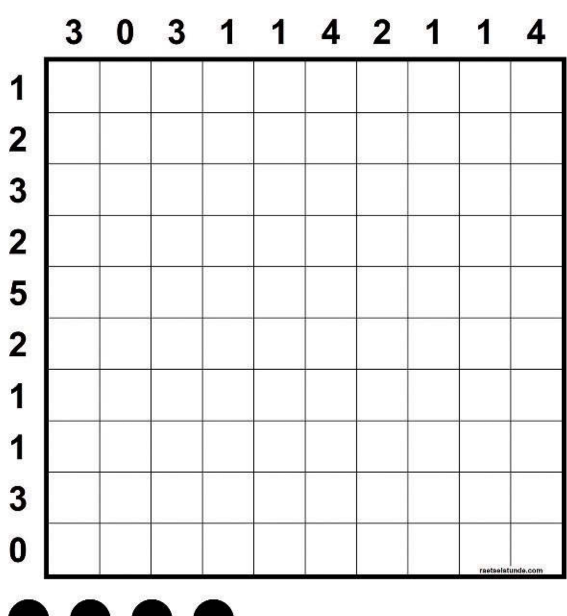
Erkennen Sie das Schiff?

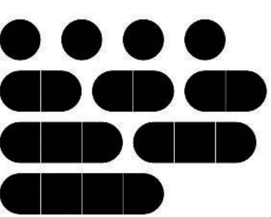


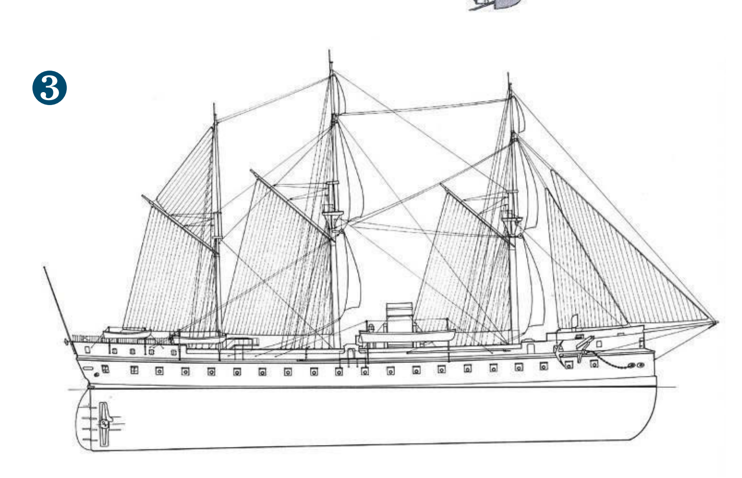


Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.







Lösungen:

Bilderrätsel

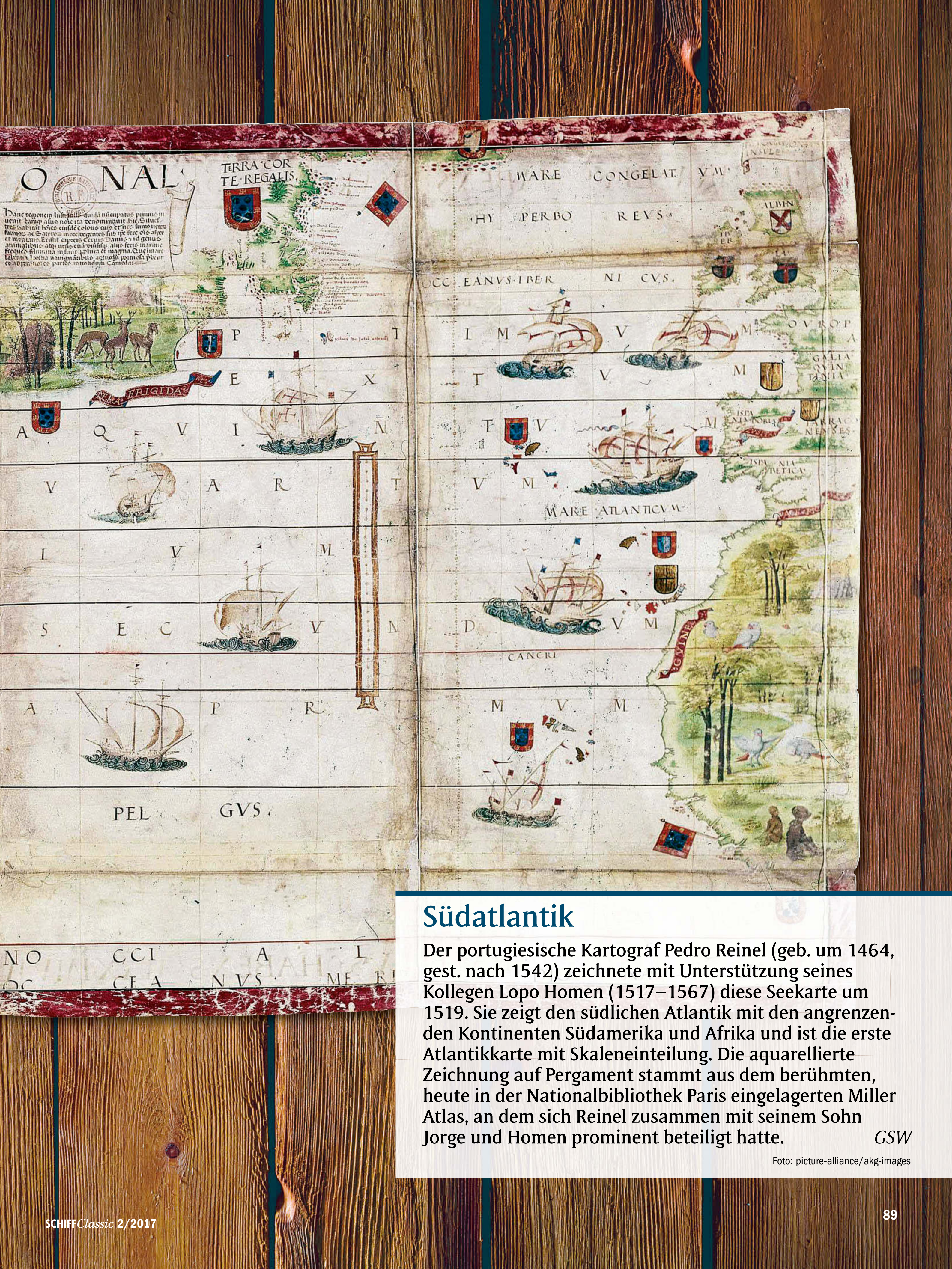
1 SMS *Pommern* (Linienschiff, Deutschland um 1905)

2 RMS *Mauretania* (Passagierschiff, Großbritannien um 1913)

3 *Gloire* (Panzerschiff, Frankreich 1859)

Fotos: Sammlung GSW


SEP TEN TRI
TERRA·BIMENES
OCCEANVSOC CIDENTALIS
CIRCVLVS
MVNDVS NOVVS
CIR CV L VS EQ VI



Südatlantik

Der portugiesische Kartograf Pedro Reinel (geb. um 1464, gest. nach 1542) zeichnete mit Unterstützung seines Kollegen Lopo Homen (1517–1567) diese Seekarte um 1519. Sie zeigt den südlichen Atlantik mit den angrenzenden Kontinenten Südamerika und Afrika und ist die erste Atlantikkarte mit Skaleneinteilung. Die aquarellierte Zeichnung auf Pergament stammt aus dem berühmten, heute in der Nationalbibliothek Paris eingelagerten Miller Atlas, an dem sich Reinel zusammen mit seinem Sohn Jorge und Homen prominent beteiligt hatte. *GSW*

Foto: picture-alliance/akg-images



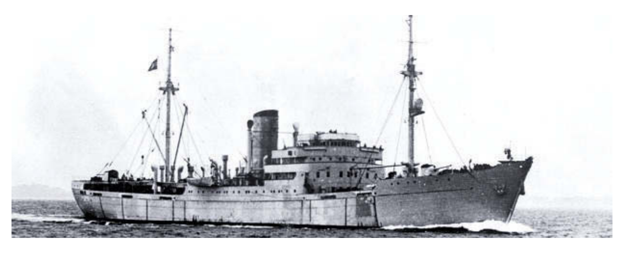
Panzerschiff *Deutschland*

Kriegerisch: Das Typschiff der *Deutschland*-Klasse lief 1931 vom Stapel und wurde vor allem durch seine Rolle im Spanischen Bürgerkrieg berühmt. Unser Titelthema widmet sich ausführlich Entwicklung, Bau und ersten Einsätzen in den 1930er-Jahren sowie der Präsenz des Schiffes in Spanien 1936/37 und deren Folgen.



Dampfkorvetten

Im Gefecht: Mit seinem ersten maschinengetriebenen Kriegsschiff *SMS Danzig* und weiteren Schiffen ging Preußen 1856 gegen Piraten in Marokko vor. Dabei erwies sich die Radkorvette als besonders wertvoll.



Entscheidung

Risiko: Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg führte 1917 zum Kriegseintritt der USA. Unser Artikel beschreibt Ursache und Verlauf einer unheilvollen Entwicklung.

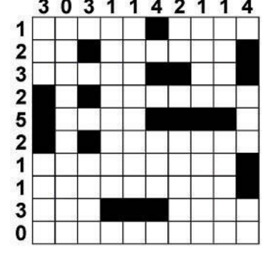
Hilfskreuzer

Auf Kaperfahrt: Sie waren schnell und einfach auszurüsten und fügten dem Gegner – richtig eingesetzt – empfindlichen Schaden zu. Wir zeigen, welche Rolle bewaffnete Handelsschiffe im Krieg auf See spielten.

Außerdem:

Alexander Selkirk Historisches Vorbild der Figur Robinson Crusoe. Wir spüren seinem Leben nach
Hellmuth von Mücke Interview mit dem Sohn des legendären kaiserlichen Marineoffiziers
Maritimes Erbe Peter Tamms museales Vermächtnis in Hamburg
Und viele weitere spannende Beiträge. Lassen Sie sich überraschen!

Auflösung des Rätsels



Fotos: picture-alliance/akg-images/WZ-Bilddienst (2)

Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 18. April 2017

Nr. 18 | 2/2017 | März, April | 5. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 94 | 45. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller (Volontär)

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Disposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck LSC, Krakau

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de

GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

Militär & Geschichte FLUGMODELL BAHN EXTRA
AUTO CLASSIC LOK MAGAZIN TRAKTOR CLASSIC
TRAKTOR XL STRASSENBAHN MAGAZIN

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.





Bilder • Tatsachen • Hintergründe
Fundiert recherchiert, packend erzählt!
Februar/März 2017
Nr. 2/2017
€ 4,20 Österreich € 4,90 . Schweiz sFr 8,40 . Italien € 5,80 . BeNeLux € 4,90
Militär & Geschichte
BILDER ▪ TATSACHEN ▪ HINTERGRÜNDE
Seeschlacht von Leyte
1944: Wie die US-Navy den Pazifik zurückgewann
Jetzt neu am Kiosk!
Sd.Kfz. 250
Schützenpanzerwagen der deutschen Wehrmacht
Winter-schlacht in Masuren
1915: So wurden die Russen aus Ostpreußen vertrieben
SPEZIAL
Frühe Bundeswehr
Jugendjahre einer Armee
VERBÄNDE & EINHEITEN
Die Bersaglieri
Italiens legendäre Infanteristen
Testabo mit Prämie bestellen unter
www.militaer-und-geschichte.de/abo
© magann - Fotolia
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München